


13348



Belgisch-Deutsche Anliegen.

Eintracht trägt ein.

Hoefken, Gustav von

Belgien

in seinen Verhältnissen

zu

Frankreich und Deutschland

mit Bezug auf die Frage

der Unterscheidungszölle für den Zollverein

von

Gustaf Höfken.



Stuttgart und Tübingen.

Verlag der J. G. Cotta'schen Buchhandlung.

1845.

Vorwort.

Das deutsche Volk hat ein gemeinsames Vorgefühl ergriffen von der hohen Bedeutung nächster Zukunft für seine Entwickelung. Alle Gemüther spannt Erwartung, bange und frohe. Bange Sorgen weckt die wachsende Zwietracht der Geister im Vaterlande, die gegen das Kristenthum und den sittlichen Lebenskern alles Bestehnden gerichtete Negazion der Gegenwart — diese Belferin mit losem weitem Maule; frohen Muth dagegen schepfen wir auß dem durch zweitausendjährige Geschichte gerechtfertigten Vertrauen auf einen unverwüstlichen guten Kern im deutschen Volke, und auß der Gewisheit daß auch der vollendete Abfall von dem Kristenthum nur dazu dienen könnte die ewige Siegeskraft des kristlichen Prinzips aufs neue zum Bewustsein zu bringen. Zwischen Furcht und Hoffnung sind mittlerweile eine Menge praktischer Fragen von dauernd hohem Belange in der öffentlichen Meinung dem Spruch entgegengereift und verlangen Entscheidung. Alle diese verschiedenen Stimmungen und Schwingungen, die mit manigfacher Durchkreuzung sich oft dort durch Zusammenstreben stärken, hier durch Gegenprall schwächen, sammeln sich auf zwei gro-

ßen Gebieten, dem politischen und dem kirchlichen. Auf dem politischen ist Mittelpunkt der Bewegung und Hoffnung der deutsche Handelsbund, und es gilt hier wesentlich einmal dessen organische Gestaltung nach innen, sodann seine Abrundung und Erweiterung nach außen. In erster Hinsicht handelt es sich um ernste Aufnahme des organisirenden Prinzips der Volks- und Intereßenvertretung, so zwar daß nicht nur alle Vereinsstaaten einzeln genommen verfassungsmäßiges Leben gewinnen, sondern daß auch durch Vertretung der gemeinsamen deutschen Anliegen sich im und am Zollverein ein allgemein deutsches Verfassungswesen emporrichte; denn so nur kann jede politische Besorgniß, jede Eifersucht des Einen wider den Andern, der Kleinen gegen die Großen beschwichtigt, die Eintracht gefestet, kann allen Gliedern die Geltendmachung ihrer Belange gesichert werden, so nur gewinnt die Dauer und lebendige Entwickelung des Zollvereins in sich selber die nöthige Gewähr. Die Erweiterung nach außen betrifft vorerst haubtsächlich die Aufnahme der verwandten Staaten am deutschen Meer und Seeschuz für Handel und Schiffahrt. Die kirchliche Gährung aber, auß den Tiefen der Gemüther zu Tage brechend, ergreift mehr und mehr alle Kreise, hebt an unser ganzes Leben geistig zu durchhauchen. Im Allgemeinen an sich eine sehr erfreuliche Erscheinung, legen doch zugleich

die Vorfälle am Rhein und an der Weichsel, in Preußen und in Baiern, in Belgien und in der Schweiz, sowie das an Giftigkeit zunehmende Wühlen einer ultramontanen Presse gegen eine zerfallene halb atheistische und kommunistische protestantische die Pflicht uns sehr nahe, hier mit aller Vorsicht und höchstem Ernste auf der Warte zu stehn, um den auf dem obersten deutschen Grundsaze der Rechtsgleichheit der kristlichen Kirchen beruhenden innern Frieden vor Gefahren zu hüten, die in der Aufregung tiefster Leidenschaften, im Fanatismus, selbst in dem der Seichtigkeit, und in der Erbitterung schlummern welche Kränkung des Rechts immer hervorrüft.

Wir Alle wollen eine große gediegene politische und kirchliche Entwickelung für Deutschland. Das wollten auch unsere Väter im Zeitalter der Reformazion, auch damals giengen mit den heutigen fast gleichlaufend dieselben Strömungen auf beiden Gebieten — aber sie geriethen auf Abwege, und das schöne herliche Ziel das den frohen Blicken unserer Nazion vorgeschwebt, ward gänzlich verfehlt. Wie muste sich doch alles fügen das Verständniss unter den Deutschen, zur Schadenfreude der Fremden, unmöglich zu machen, daß sie mit all ihren frommen Wünschen nur ein großes nazionales Unglück erreichten! Hüten wir uns vor gleichen Abirrungen, vor jenem Hader und innern Kampfe,

der Deutschland dem Geseze des Auslandes unterwarf! Recht und Gerechtigkeit, Staats- und Glaubensfreiheit aber sind die Sterne die zum Heil geleiten. In der Freiheit beruht der echte Friede, jeder andere ist auf Sand gebaut und die nächste Zeitwelle spült ihn hinweg. Dem Geist kann nur der Geist gegenübertreten, der Kirche nur die Kirche widerstehn. Doch muß den wachsenden Kräften unseres Volkes zugleich ein würdiger großer Schauplaz der Thaten und Kämpfe nach außen eröffnet werden, sollen sie nicht im Innern gegeneinander wühlen und sich selbst aufzehren. Das ist eine Lebensbedingung für jedes große Volk, nicht sowohl zur Ableitung seiner schwellenden überstrozenden Säfte, als vielmehr zur Erfrischung, zur gesunden Bewegung derselben, dann zur Stählung von Leib und Seele und zum gediegenen Gange seiner gesamten Entwickelung. Alle Kräfte nach innen gewiesen, müßen sie fieberhafte Erregungen, Gährungen, zerstörende Geisteswirbel erzeugen, welche Polizeimaßregeln nicht zu dämpfen vermögen; ihnen fehlt der äußere Halt gegen innern Zwiespalt. Nur in großen Gemeinanliegen erwächst der innern Zerfahrenheit und Auflösung ein mächtiges einendes Gegengewicht, ersteht der Flut zerrüttender Strömungen ein undurchbrechbarer zusammenhaltender Damm. So wenig äußere Vorschriften den Glauben des Volks in Uebung sezen — er wurzelt

stäts nur in den tiefsten Bedürfnissen — so wenig ist die ihrer Natur nach wandelbare und persönliche bloße Ministerialgewalt geeignet die großen Lebensfragen der Völker und ihrer politischen und kirchlichen Zustände, besonders in wichtigen Krisen, zu leiten und zu entscheiden. Daher kömt nur die höchste Anmaßung bei schwächster Fähigkeit; wenn jene Gewalt sich berühmen will, so rühme sie sich ihrer Schwachheit. Gebt Ihr der deutschen Nazionalentwickelung keine selbständigen innern und äußern Stüzen, an welchen sie groß wachsen kann, so werden die Einen immer auf Rom, die Andern auf Paris hinweisen. Aber die geistige Sonne geht uns so wenig über den sieben Hügeln auf als über dem Montmartre (noch in der schwedischen Königsgruft); von dort kommen nur, das lehrt die Geschichte, Verfinsterung unserer Zustände, Abhängigkeit, Zerwürfniß, die wüsten Schatten jesuitischer und destruktiver Propaganda, die unsern Himmel verdüstern. Hell und rein leuchtet die deutsche Sonne bloß in unserm nazionalen Einheitspunkte, in unsern deutschen Herzen. Damit sie aber ihren vollen Glanz und ihre ganze Anziehung entfalte, damit unsere Presse nicht mehr ihren Antrieb von außen empfange, damit deutsche Strebnisse nicht noch mehr Boden verlieren an ultramontane und französirende, unsern Kern anfreßende Richtungen, muß die Thatkraft unseres Volkes ge-

weckt und ihr freierer Spielraum eröfnet werden. In der elastischen Spannung eines lebendigen Gesamtgefühls nach außen wirkt die Gegenkraft gegen innere Zerrißenheit, ruht die Heilighaltung der nazionalen Bande, erheben sich die mächtigen Außenstüzen und Tragpfeiler des ganzen Staatsgebäudes, in ihr wölbt sich leuchtend der Friedensbogen über unsere Heimat. Ja, für die gesunde, kräftige, einige Gesamtentwickelung unseres Volkes ist unumgänglich daß seiner Wirksamkeit sich ein größerer Schauplaz nach außen aufthu, die weite See sich auch seiner Ehre und seinen Thaten erschließe, und es im Völkerverkehr eine stolze Stellung erringe. Diese Aufgabe hat mir vorgeschwebt bei der Schrift, die ich hiermit dem Publikum übergebe. Entsprungen ist sie übrigens der innigsten Theilnahme an dem Gegenstande selber den sie behandelt: wer von uns verweilt nicht gern bei einem Lande, welches von neuem bewährt daß die alte gute deutsche Natur immer unten wieder grün aufschlägt, in Tagen der Drängniss, wie viel auch oben an fremdem Gifthauche welkt? Jeder trägt gern sein Scherflein herbei im Dienste des Vaterlandes, wie Gelegenheit und Umstände sich ihm bieten. So auch ich. Es gibt mancherlei Gaben und Kräfte, aber es ist nur Ein Geist, der da wirket Alles in Allem.

Augsburg, am zweiten Pfingsttage 1845.

Inhalt.

Einleitung.

Zu keiner Zeit vielleicht richtete Deutschland den Blick so aufmerksam und erwartungsvoll auf Belgien als gegenwärtig. Zweierlei ist der Grund davon. Einmal erweckt die Gemüthsstimmung in Deutsch-Belgien, die sogenannte flämische Bewegung, die durch literarische Entfaltung der niederdeutschen Sprache das Land von fremdem Geistesdrucke befreien will, unsere wärmste Theilnahme, sie berührt unsere innigsten Empfindungen und Neigungen. In den Flandern hat sich deutsches Leben troz allen darüber hingefahrnen Stürmen im Kerne gesund erhalten, und nicht bloß dort, sondern so weit auch dieser Ast des deutschen Baumes durch Limburg, Südbrabant und Hennegau sich von Alters her in den Walchenkeil verzweigt, fängt er von neuem an zu knospen und zu schwellen, ja Blüten zu treiben. Zwar liegt der Bann französischer Zunge noch drückend auf gewissen vornehmen, zumal den bureaukratischen Kreisen, auf Gerichtshöfen, höhern Schulen und Anderm was volksmäßig seyn sollte; allein der beßere altheimatliche Geist erwacht und stemmt sich mit ebenso großer Auß-

dauer als hohem Aufschwunge gegen den ungestümen wälschen Andrang. Stimmen, vom Muth echter Begeisterung gehoben, auch schon voll süßer Lieblichkeit und gewinnender Feuerkraft, erschallen für völlige Wiederherstellung der seit der burgundischen Herrschaft über Belgien angegriffenen, doch nie verloren gegangenen Rechte der Landessprache, und sie finden immer entschiedenern Widerhall im edlern Theile des Volkes. Wahrhaft erfreuliche Ergebnisse sind auf dem Felde der Literatur von den Flamingen *) bereits

*) Flamingen ist der volltönige Name des südniederländischen Volksstammes, und nicht „Flamänder," wie die deutschen Zeitungen doch endlich zu schreiben aufhören sollten, auch wenn Schiller sich dieses Wortes fälschlich bediente. Die Franzosen sagen flamand, und da haben wir denn, nach alter Unsitte ihnen folgend, selbst den deutschen Volksnamen zu Flamänder verstümmelt. Flamingen (niederl. Vlamingen, Vlandern, Vriesen ꝛc., wie denn F und V zwischen Nieder- und Hochdeutschem häufig verwechselt werden) kann als ursprünglicher Volksname so wenig auf er außklingen wie Schwaben, Franken ꝛc., nicht Schwaber, Franker, Hegelinger (in der Gudrun.) Die Nachsylbe er oder ar bedeutet die Bewohner des Landes oder der Stadt, deren Namen sie angehängt wird, z. B. Schweizer, Oesterreicher, Pariser, kann daher niemals im ursprünglichen Volksnamen selbst erscheinen. Für Flamingen (selbst die Franzosen an der Gränze gebrauchen häufig „flaminguant" statt flamand) kömmt nur noch die abgekürzte Form Flamen vor, aber äußerst selten und dem Volksgebrauch entstanden. Auch ist Belgen, wie die Niederdeutschen und selbst die Franzosen sagen, richtiger als „Belgier;" denn jenes ist der alte Volksname von Cäsar (belgae) bis heute, während Belgier nur wieder ein abge-

errungen, junge Schriftsteller sind plötzlich schaarenweise aufgeflattert wie Schmetterlinge im Frühjahre, man weiß nicht woher, und bienenemsig beschäftigt den vaterländischen Korb mit gesunden Früchten zu füllen und heimischer Kost, und die Jugend, statt auß dem schäumenden Pokal wälscher Verblendung, wieder auß dem reinen Becher deutscher Geistesbildung zu tränken. Eine geistige Grundlage ist für die Zukunft gewonnen, und was das sagen will weiß Deutschland auß eigner Erfahrung. Kurz, für Belgien ist eine neue schönere Zeit angebrochen, die sittlich-volkthümlicher Wiedergeburt und volkseigener Entwickelung — wie Frühlingsduft haucht es uns von dort entgegen.

Doch diese sich auß dem Innern entfaltende Bewegung, die im ruhigen Gange umbildet und befreit und ein geläutertes reicheres Volksleben vorbereitet, bildet nicht den Gegenstand dieser Schrift. Ich hab es hier mit einem stofflichern zu thun, der deshalb aber nicht minder wichtig und einflußreich ist, und dessen Betrachtung dringender erscheint, weil die Zeit selbst daran mahnt, und Deutschland die seltenen für seine Gesamtentwicklung günstigen Augenblicke nicht versäumen darf. Denn was zweitens unsere Blicke nach Belgien zieht, ist die steigende Bedeutung welche es besonders durch seine Seelage und den Vertrag vom 1. September 1844 für die Fortbildung des Zollvereins gewonnen

---

letzterer Name vom Lande Belgien ist (wie wenn man die Bewohner des jetzigen preußischen Staates die „Preußer" nennen wollte), in dessen Aufkommen sich die lange Entfremdung jenes Volksstammes von Deutschland spiegelt.

hat und noch mehr gewinnen wird. Auf beiden Seiten wird man sich dieser Bedeutung mehr und mehr bewußt; auch in Handel und Schiffahrt hat Belgien aufgehört für uns ein fremdes Land zu sein, ja wir bauen auf dem wechselseitigen Verständnisse der Gewerbs-, Handels- und Seebelange sogar große Hoffnungen für die Zukunft — die erleichterte Eroberung eines mächtigen unmittelbaren Bedarfshandels mit den überseeischen Ländern. Belgiens handelspolitische Verhältnisse zu den Nachbarländern, wie sie sich seit dem Bestehn des jungen Staats gestaltet, in ihrem ganzen Umfange gründlich zu kennen und zu würdigen, ist daher von Wichtigkeit für uns; hiezu soll diese Schrift, das Ergebniss anhaltender Beobachtung und Forschung, beitragen.

Natürlich wird es sich dabei auch von dem Gewichte handeln womit Deutschland und Frankreich gegeneinander auf der handelspolitischen Wagschale Belgiens drücken, und welches von beiden das größere. Einige Bemerkungen über das allgemein politische Verhältniss Belgiens zu diesen Staaten vorauszuschicken, wird daher nicht überflüßig erscheinen.

In beiden oben genannten Hauptbeziehungen, der innern und äußern, hat die Trennung der Niederlande, man kann sagen wider Erwarten noch mehr Frankreichs als Deutschlands, im Ganzen sich günstig für Belgien sowie für uns gestaltet. Die jahrelange unläugbare Täuschung hier wie dort beruhte wesentlich darauf daß man sich nicht gestehn wollte oder nicht zu erkennen vermochte, daß der Umsturz der holländischen Herrschaft in Belgien nicht die

Juliusrevoluzion, die nur das Zeichen zum Losbruch gab, noch begründete unerträgliche Beschwerden gegen die Regierung König Wilhelms I, sondern tiefere Beweggründe zum Haupthebel hatte, welche der schon im Jahre 1828 geschloßenen Verbindung unter dem bezeichnenden Namen: „Union der Katholiken und der Liberalen" zu Grunde lagen. Die in Folge der Juliusrevoluzion eingetretene Bewegung gab dem Umsturze nur Farbe, Energie, Außdruck, weil sie ihm zugleich Halt und Sieg verlieh. Bei der damaligen Gereiztheit der Gemüther übersah man daß die 197 Stimmen des konstituirenden belgischen Kongresses einmüthig die Unabhängigkeit des belgischen Volkes außsprachen. Belgiens frühere Geschichte schien vergeßen, dem Gedächtniss entschwunden daß die Belgen, eh sie vom Konvent in den französischen Schnürleib eingezwängt worden, unter österreichischer, noch früher unter spanischer Herrschaft gestanden waren, ohne darum Österreicher oder Spanier werden zu wollen; daß sie 1814 und 1815 mit Freuden selbstthätig das französische Joch ebenso abgeschüttelt, wie sie später keine Neigung gezeigt hatten Holländer auß sich machen zu laßen; daß vielmehr seit der Auflösung des Herzogthums Burgund, Flamingen und Walchen, jeder Theil sein volkseignes Wesen unter Stürmen und Wechselfällen und allen diplomatischen Zergestaltungen zum Troze bewahrt hatten. Dieser gemeinsame volkthümliche Grundgedanke vereinte dann auch zum Umsturze der holländischen Herrschaft beide Bestandtheile und die Parteien Belgiens, die sich naturgemäß gleich nach Vollführung des

Werkes wieder trennten, um nun selbst einander zu bekämpfen. Ja, als Belgien 1830 sogar einen französischen Prinzen zum Fürsten verlangte, geschah es vielleicht mehr um die Einverleibung mit Frankreich zu verhüten, als weil die Masse des Volkes solche, auch damals mitten im Strudel der Ereignisse und in der ungewissesten Lage, gewünscht hätte. Denn wie stunden vor fünfzehen Jahren die Sterne Belgiens? Gering und unscheinbar begann dieser Staat, der jezt sein Stufenjahr schon mit dem Bewußtseyn betreten hat daß die ihm gewährleistete Neutralität kein Schattenbild, sondern eine starke, auf einen tüchtigen Wehrstand gestützte seyn und nöthigenfalls mit den Waffen in der Hand erzwungen werden müße. Während eines Monats arbeitete man an der „legalen" Revoluzion; der Einzug holländischer Truppen in Brüssel änderte die Lage, die Revoluzion ward gewaltsam, sie trat auf die Straßen und war begleitet von Kleingewehrfeuer und Kanonendonner. Am ersten Tage blieb von allen Leitern der „legalen" Revoluzion nur ein Mann übrig, Engelspach-Larivière (wie ominös dieser deutsch-französische Name!), der voll Energie seinen Kopf in die Schanze schlug und als einziger Steuermann bloß durch seinen unbeugsamen Willen die Anarchie beherrschte. Am folgenden Tage mußte man eine weniger zweifelhafte und bekannte Behörde schaffen: ein Verwaltungsausschuß ward errichtet, der sich nach der Holländer Rückzug in die „zeitweilige Regierung" umwandelte. Als diese sich im Stadthause installirte, bestund ihr ganzes verfügbares Vermögen auß einem grünen Tische,

zwei Flaschen, auf welchen Kerzen steckten, und 10 fl. 36 Cent. Das ist Geschichte. Von solchen schwachen Anfängen ist die provisorische Regierung ausgegangen, um einen unabhängigen bald von ganz Europa anerkannten Staat zu konstituiren. Wenn eine Ordnung der Dinge untergeht, so gibt es zwischen dem Vergangenen und der Zukunft ein Zwischenreich, wo die Gewalt dem augenblicklich gehört der sie ergreift. Die vorläufige Regierung hatte nur die Sankzion der Nothwendigkeit, sie bedurfte einer stärkern, der Volkswille mußte gehört werden. Eine Verordnung bestimmte die Wahlart zu dem Kongresse, der auß zweihundert von den Bürgern direkt gewählten Mitgliedern (die frühern Generalstände giengen seit Karl V auß den Provinzialständen hervor, wie annoch in Holland) bestehn sollte. Seine Sendung war die Prüfung des von der zeitweiligen Regierung vorgelegten Verfaßungsentwurfs und die feierliche Einweihung dieses Grundgesezes. Ein wichtiger Tag war der 10. November, an welchem der Kongres beim heitersten Leuchten der Sonne zusammentrat. Ungewisheit und Furcht wichen allmählich neuem Vertrauen. Die Regierung legte ihre vollziehende Gewalt (gegen de Potters Ansicht) im Schooße des Kongresses nieder, und obwohl sie von diesem darin bestätigt ward, „bis der Kongres eine definitive Regierung hergestellt haben würde,“ so vereinte die Volksversammlung doch in der That alle Staatsgewalten in sich, souverän verfügend. *) Damals blickte

*) Ein französischer Stenograf, den man sich auß Paris

halb Europa entweder mit Mitleid oder mit Haß auf Belgien, man hielt die Erscheinung für efemer, ja nahm wohl keinen Anstand die Belgier für „hirnverbrannt“ zu erklären. Die belgische Industrie, unter holländischem Kolonialschuze und mittelst holländischer Kapitale und Schiffahrt so hoch gestiegen, erfuhr die härtesten Schläge, die holländischen Kolonien verschlossen sich den belgischen Fabrikaten, die Ostindienfahrer ließen den weiten Hafen von Antwerpen leer, nun Rotterdams und Amsterdams Verkehr fördernd, die Baumwollenfabriken und andere lagen still, die Arbeiter waren ohne Werk und Brod, der walchische Bergwerksbetrieb ward erschüttert, die Kohlen- und Eisenversendung Maas abwärts hörte auf. Fast Jedermann sah die Belgen unvermeidlich ins Verderben rennen, und je größer daher ihre Verblendung erschien, für desto unbesonnener, wilder und gefährlicher hielt man den revoluzionären Geist der über Belgien hinbraute. Und dennoch, wie hat sich Alles seit fünfzehen Jahren so friedlich und ruhig und gedeihlich unter dem Zepter eines weisen Königs gestaltet! Wie wenig sind die Unglücksprofezeiungen in Erfüllung gegangen! Keine Spur der Zerstörung hat jener so gefürchtete Geist hinterlaßen, vielmehr Werke der Größe und des Ruhms, Eisenbahnen die das Land durchkreuzen, Ka-

---

verschrieben und zum alleinigen Berichterstatter über die Berathungen des Kongresses in der „Union Belge“ bestellt hatte, leitete im Fluge seiner Feder die Reden die den Lippen der Deputirten entschlüpften, und welche die damalige Geschichte Belgiens enthalten.

näle und andere großartige Bauten. Die anfänglich so arme Regierung hat während der kurzen Zeit Hunderte von Millionen, mehr als mächtige Reiche, auf öffentliche nützliche Werke verwenden können, die dem Staate nun in mehrfacher Hinsicht Zinsen abwerfen und Einnahmsquellen eröffnen, und sie legt noch jährlich über 12 Millionen in solchen Einrichtungen für die Volkswohlfahrt an. Ja, auch die Belgen können, jener Besorgnisse spottend, ihre alten Gegner mit Platens Worten einladen:

„Dieser entsezlichen Furcht vor dem Geist, ihr Guten, entschlagt euch:
Kommt ihm näher, er ist lieblich und ohne Gefahr."

Belgien verdankt die glücklichen Ergebnisse, nächst Gottes Segen, seinem gesunden Sinn, seinem Fleiße, der besonnenen Ruhe und Zähigkeit der flämischen Provinzen, den reichen Naturgaben und seinen Anstrengungen, die der König zum Heile des Landes zu leiten verstand. Bei alle dem ist es aber noch weit entfernt so fest zu stehn auf breiter sicherer Grundlage wie es wünschen muß, ja auch nur den Schwerpunkt seines Lebens so gestüzt zu haben, daß es sich einer selbständigen harmonischen Entwickelung im Innern erfreut. Einmal nagt ein tiefer Zwiespalt zwischen den beiden Volkstheilen, dem kleinern aber herrschenden wallonisch-französischen und dem größern gedrückten flämisch-deutschen; sodann erscheint die Lage des jungen Staats in seiner kommerziellen wie politischen Vereinzelung nach außen nicht gesichert, und in diesem Gefühle der Unsicherheit schwankt er noch hin und her, und sucht bald hier, bald dort seiner Vereinzelung zu entfliehen,

ohne doch zu festem Entschluße und in das rechte Gleichgewicht zu kommen. An die glückliche Lösung dieser beiden innig miteinander verbundenen Fragen knüpft sich Belgiens Zukunft, sie sind die wichtigsten für jede Betrachtung dieses Landes. Wird der innere nazionelle Gegensaz glücklich aufgelöst im Rechtsleben des Staats, was nur durch völlig gleiche Berechtigung beider Theile möglich ist, und findet der Staat nach außen eine Stellung die sein inneres Geichgewicht, seine innere Selbständigkeit befestigt und ohne Gefährdung derselben seine Isolirung aufhebt, was nach meiner Ueberzeugung nicht im Verbande mit dem zentralisirten Frankreich, wohl aber und allein durch föderative Aufnahme in den deutschen Staatenbund erreichbar ist, dann erst dürfte das junge Königreich sich seiner vollsten Gewisheit im Bestehn und Gedeihen hingeben können.

Der flämisch-wallonische Gegensaz gleicht dem frühern holländisch-belgischen Zwiespalt im vereinten Königreiche, und ist auch verschieden von ihm. Belgiens Geschichte ist für seine beiden Bestandtheile ziemlich die gleiche, und ihr religiöses Bekenntniß das nämliche. Sonst aber hat der wallonische Theil nicht nur seine Sprache eigen, sondern auch seine mit der Natur und den Schäzen seines Berglandes verwachsene besondere Betriebsamkeit. Nur die leztere gibt ihm eine selbständige Bedeutsamkeit, eine industrielle, die sich glücklicherweise mehr Deutschland als Frankreich zuneigt. Denn seine Sprache ist eigentlich nur ein Patois, das sich von Ort zu Ort ändert und sich keiner Bildung und Literatur, wie das Niederdeutsche, rüh-

men kann. Die gebildeten Wallonen sprechen von jeher theils französisch, theils deutsch, und schließen sich der einen oder andern Literatur an; die ganze wallonische Bevölkerung, ein Drittheil der belgischen, zählt kaum 1½ Millionen, während 8 bis 10 Millionen Menschen niederländisch verstehn. Wenn im wallonischen Theile der Gewerbfleiß sich auf die Gebirgsschätze, Eisen, Kohlen, Zinn, Holz 2c. stützt, so beruht er im flämischen auf den Erzeugnissen des Ackerbaues, Wolle, Flachs, Hanf, sowie auf Schiffahrt und Handel und der Verarbeitung der Hauptartikel desselben, wie Baumwolle, Zucker, Tabak. Dort ist der Fleiß mehr ein hämmernder, hier ein spinnender, webender und schiffahrttreibender. Das ganze reiche und köstlich bebaute ebene Land nördlich der das Maasthal begleitenden Höhenzüge ist deutsch mit all seinen reichen Städten, den vielarmigen Kanälen und dem größern Theil des belgischen Eisenbahnnezes, und zwar nicht bloß der Sprache nach, sondern ebenso sehr in Wohnart, Sitten, Bräuchen, häuslichem Leben. Wenn man dieses schöne Land in seinem Wesen, troz der langen Ungunst äußerer Verhältnisse, von den französischen Einflüssen noch nicht zernagt sieht, so muß man daraus die Hoffnung auf seine deutsche Erhaltung schöpfen, und beklagt nur noch daß durch Trennung und Entfremdung von dem geistigen Gemeingute deutscher Nazion seine Entwicklung verzögert und gehemmt wird. Der französische Anflug erscheint hauptsächlich nur an der vornehmen städtischen Welt, in den Tiefen lebt der Kern des Volkes gäbe und gesund;

aus ihnen keimt der Eifer für Ausbildung und Befreiung der Volkssprache, und es bricht dieser Trieb auch schon in den Spizen der Gesellschaft blütenvoll hervor. Gerade die tüchtigsten Flamingen begreifen welch ein Verlust ihr Volk bedroht und was, dem vorzubeugen, noththut; daß es der Fortbildung der Sprache und dazu allererst der lebendigen Wiederanknüpfung an ihre alte Literatur bedarf, ferner eines Anlehnens an eine ihrem Wesen entsprechende Bildung und Literatur, um dem durch die äußern Staatsverhältnisse begünstigten Vordringen des Französischen kräftigen Widerstand leisten zu können, denn Geist wird nur durch Geist bekämpft. Es handelt sich nicht bloß um den Verlust einer edlen Muttersprache, sondern mit dieser auch um Entgeistung, um Schmach und Knechtschaft des Volkes, denn nur mit der Sprache wird diesem Seele und Gemüth, Sitten und Innigkeit erhalten. Unter geistigem Fremdjoch erringt kein Volk eine selbständige freie Entwicklung, es ist für die Belgen nur durch die Erhebung der flämischen Volkssprache zur Staatssprache möglich. Nicht als ob dadurch den Wallonen das Flämische aufgedrungen werden wollte — sie mögen wallonisch oder französisch verhandeln und ihre Geschäfte betreiben — allein die Sprache der größern Landeshälfte muß ebenfalls geachtet werden und, als die allein dem Lande eigene gebildete Sprache, den Vorrang vor einer fremden genießen, nicht von dieser geknechtet werden.

Schwer aber kann sich der belgische Staat den Einflüssen entwinden, unter welchen seine Geburt von statten

gieng. Der natürlichen Wirkung des im Staate vorherrschenden Einflußes des Französischen dürfen sich sogar volksfreundliche Männer nicht völlig entziehen, um nur selbst wirken zu können; die französisch geschriebenen Blätter leiteten allein die politische Bewegung und gaben selbst in den Wahlen den Ausschlag. Der Herd, auf dem das Feuer der flämischen Bewegung lodert, das Herz der Jugend, hat aber auf dem politischen Schauplaz annoch wenig Gewicht; indessen eben durch den frischen Drang und Sturm, den Eifer, die Kühnheit und Leidenschaft, deren die Jugend nur fähig ist, gewinnt die Muttersprache andererseits die zum siegreichen Widerstande nöthige Energie. Um die Beschwerden und Strebnisse der Flamingen nach Gebühr zu würdigen, darf man zwei Faktoren der belgischen Umwälzung, den französischen Liberalismus und den katholischen Klerus, nicht auß dem Auge verlieren. Innerlich völlig verschieden, gehörten sie im Allgemeinen auch verschiedenen Landestheilen an; der wallonische Theil war mehr der revoluzionäre, der flämische der katholische Faktor. In jenem wirkte der umwälzende französische Geist, ward der Same des Aufruhrs unablässig außgestreut und von der Pariser Sonne groß gezogen, dort war jene Propagande thätig welche die belgische Revoluzion zu dem Äußersten getrieben hat, und deren lezter Gedanke Belgiens Einverleibung mit Frankreich ist. Der flämische Landestheil befand sich materiell überauß gut, in Flandern und Brabant hatten die Fabrikgewerbe einen aufnehmenden Aufschwung genommen, Antwerpen und Ostende führten einen außgedehnten, seit lange

von ihnen nicht mehr gekannten Sechandel. Die Rücksicht für die französische Sprache konnte natürlich ebenso wenig in Flandern Mittel der Aufreizung werden, hier war gegen das protestantische Holland nur das alte Mistrauen und die durch einige unkluge Regierungsmaßregeln, welchen die liberalen Franzosen zujauchzten, aufgeschreckte und von Frankreich auß emsig genährte Besorgniß des katholischen Klerus thätig. Obschon die Franzosen die ältern Bourbonen verbannten, weil sie sie für Werkzeuge priesterlicher Herrschsucht hielten, entblödeten sie sich nicht diese im Nachbarlande zu fördern und zu ihren Diensten zu entflammen. Inzwischen ist solches doch mit der Beschränkung zu verstehn, daß der belgische Klerus der revoluzionären Partei zwar seinen Einfluß lieh, aber mit ihr doch nie zu gleichem Ziele kommen wollte und fast im Beginn der Bewegung selbst sich von ihr trennte. Der geistliche Faktor verhielt sich mehr leidend, obwohl immerhin eine Null hinter der Eins bildend; der andere Faktor war der thätige, bewegende. Flandern folgte nur zögernd, ja theilweise mit Widerstreben und Abscheu; doch waren die Verhältnisse zu ungünstig, die Folgen zu ungewis, als daß es hätte Anstrengungen machen sollen sie zu einem andern Ziele zu leiten. Hierauß ergibt sich der heutige Stand der Dinge. Da die wallonisch-französische Partei die Umwälzung durchführte, bemächtigte sie sich auch der Regierung, besetzte alle Stellen mit ihren Leuten; Deutsch-Belgien gerieth in eine untergeordnete, unterdrückte Stellung und ward überschwemmt von wallonischen Beamten und „Franskiljonen." Ihr gehörten bisher die Minister an, die mehr oder minder alle

im Wesentlichen die nämlichen französischen Verwaltungsgrundsätze befolgten: man wollte Belgien zentralisiren, Brüssel sollte, ein belgisches Paris, der Mittelpunkt alles politischen Lebens werden, der Hauptstadt, von der die „südbrabantische" Revoluzion ausgegangen, die Herrschaft verbleiben. Die flämischen Städte und Provinzen aber sind dem französischen Zentralisazionsprinzip in der Seele abgeneigt. Niemand wird behaupten wollen, Belgien befinde sich bereits im Besitze des ganzen Gutes der Freiheit — sie wäre eine leichte Waare, in Straßenaufläufen zu erobern. O nein, Freiheit ist das Brod welches die Völker im Schweiße ihres Angesichts erwerben sollen. Die Wallonen nur sind befriedigt, während die Flamingen eben erst nach deutscher Weise gründlich über ihre Lage und ihre frühere Geschichte zu denken anfangen. Von dieser wollen aber die Wallonen nichts wissen, die vaterländische Geschichte soll eben erst mit der Septemberrevoluzion von 1830 beginnen. Hei! sie stehn sich seitdem ganz gut, wer kann's ihnen verübeln? Sie verstehn das Französische besser, die Franskiljons am besten das „métier des solliciteurs" — und in Flandern und Brabant sind die fettesten Stellen. Auf hundert Thatsachen und die offenen Vertraulichkeiten in höhern Beamtenkreisen gestützt, darf man behaupten daß die aus der Revoluzion unmittelbar hervorgegangene Regierung das wahre Bedürfniß des Landes, die allein mögliche Zukunft Belgiens nicht erkannt hat. Der König, es wohlmeinend mit dem deutschen Element, muß dem Andrange der Beamten, der Kammern, der Zentralisten nachgeben, obgleich er gern jede

Gelegenheit benüzt ein die Flamingen aufmunterndes Wort fallen zu laßen, weil er gewis am klarsten einsieht daß auf ihnen die wahre Unabhängigkeit und Zukunft seines Königreichs beruht. Die flämische Volksmenge lebt thatsächlich in ähnlicher Unterdrückung, wie einst die von den Römern durch Schwert und Gesez unterworfenen Völker, oder, milder außgedrückt, es waltet ein Verhältnifs ob wie in der lezten Hälfte des Mittelalters und in der ersten der neuen Zeit, wo die Buch-, Staats- und Richtersprache lateinisch, dem Volke also unverständlich geworden war. Nur gilt hier statt des Lateinischen das Französische. Die Gesezbücher sind französisch, wie die gesammte Justizverwaltung, dem Volke, das die Nichtkenntniß büßen muß, unverständlich. Wohl ist der Staatsdienst Flanderns Bürgern nicht verschloßen, aber sie müßen vorher eine fremde Sprache lernen, wollen sie nicht zur Begleitung des geringsten Amtes unfähig bleiben, selbst in ihrem eigenen Lande. Auch steht ihnen allerdings frei die Geseze flämisch zu lesen, allein nur der französische Text hat amtliche Kraft, vor der Richterbank gilt nur dieser. Und wenn ein Beamter das durch die geschriebene Verfaßung jedem Bürger zugesicherte Recht der Sprache rücksichtlich der niederdeutsch Sprechenden vereiteln kann, ist das noch Freiheit, noch Gleichheit vor dem Geseze? Vordem waren die Regierungen verpflichtet sich überall wo sie mit dem Volke in Berührung kamen, der niederdeutschen Sprache zu bedienen; Geseze aber für ganz Belgien wurden zugleich für die wallonischen Theile französisch außgefertigt. Heute werden die Geseze leider gar nicht mehr im Nieder-

deutschen verfaßt, sondern nur ins Flämische übertragen; im gesezlichen Sinne aber ist Abfaßung Alles, Uebersezung Nichts. Unter der holländischen Regierung (1815—1830) verwaltete man das Recht in der Sprache des Volkes, und dieses war bereits dahin gekommen die meisten Prozesse, namentlich vor der korrekzionellen Rechtsbank, selbst zu besorgen. Heute kann die große Masse in der geringfügigsten Sache sich selbst nicht mehr vertreten, sogar vor dem Friedensgericht nicht; sie muß sich in jeder Angelegenheit den Anwälten hingeben, jede Zuschrift ist ihr unverständlich und jede Frage kostet sie Geld. Diese künstlich erhaltene Unmündigkeit des Volkes füllt nur der Gerichtsadvokaten und ihrer Handlanger Taschen. Die Juristen werden natürlich französisch gebildet, und die gesamte Rechtsentwickelung ist dem Volksleben entzogen. Eben so steht's in allen Zweigen der Verwaltung. Die östlichen Gränzbewohner verstehn nicht die französisch geschriebenen Tarife, und von einer ganzen Brigade Zollwächter entziffert oft kein einziger ein Wort niederdeutsch, so daß viele kleine Geschäftsleute dadurch in Strafe verfallen. Die Flamingen müßen Aktenstücke unterschreiben die sie nicht lesen, Strafen tragen die sie nicht vorhersehen konnten. Die großen Grundsäze und Garantien der Öffentlichkeit, Mündlichkeit, der Schwurgerichte sind für das flämische Volk so gut wie gar nicht vorhanden. Von den Geschwornenlisten werden in der Regel die ehrenwertesten Bürger zurückgewiesen, weil sie entweder die fremde Sprache nicht kennen oder, nicht vollkommen mit ihr vertraut, zu gewissenhaft sind das Gegentheil zu sagen. Wie aber, darf die Ausübung

eines politischen Ehrenrechts an die Kenntniss einer fremden Sprache geknüpft werden? Die Freiheit der Sprache bleibt in Belgien eine Lüge, so lange der Gebrauch des Flämischen nicht gesezliche Vorschrift im flämischen Landestheile wird. Indem vor den Gerichtsbänken, in den gesezgebenden Kammern, in allen Verwaltungszweigen, im Heere, in den höhern und mittlern Schulen das Französische herrscht, so sind alle welche nicht Zeit noch Mittel haben zwei Sprachen gründlich zu erlernen, von jeder Theilnahme daran außgeschloßen. Der wallonisch-bureaukratische Einfluß ist im Staat allmächtig, und er steht im abhängigen Verhältnisse vom französischen Staatsgeist. Bauer und Kleinbürger lernen Regierung und Staat nicht anders kennen, als wenn sie Steuern und Strafen zahlen und ihre Söhne unter die Fahne stecken müßen. Vom Mittelstande gilt ungefähr Gleiches, denn eine fremde Sprache verstehn, und sie mit Genauigkeit handhaben können, sind zwei sehr verschiedene Dinge. Hierauß fließt selbst für die gebildeten Klassen eine entschiedene Zurücksezung, zumal im konstituzionellen Staate, wo auf die schöne Rede viel ankömmt, und in der eigensinnigsten Sprache der Welt, die durch einen unbedeutenden Schnizer häufig die ganze Macht der Lächerlichkeit auf die besten Gedanken eines Redners wirft. Der Geist der Bureaukratie, der Einfluß der Verhältnisse vollenden diese Außschließung. Die wenigen wählbaren Flamingen aber sind, eben weil sie mit Erfolg französisch schreiben und sprechen, in der Regel mit französischer Kost aufgezogen, ihre Richtung, Anschauungsweise, Neigungen und Ideen sind französisch, ihnen selber

mehr oder minder unbewußt. Darum hat das flämische Prinzip annoch nur eine schwache Vertretung in den Kammern; wie es steht — trauernd muß man es sagen — erscheint die deutsche Zunge in Belgien, obwohl von der Mehrheit gesprochen, noch als die Sprache der Heloten, die französische dagegen als die der Herren und Herrschenden.

Dennoch dürfen wir nicht verzagen: eine andere Bahn ist unmittelbar auß dem Herzen und Heiligthum des Volkes eröffnet worden, und auf ihr leuchtet in der Ferne der Hoffnungsstern im frischen Glanze. Der flämisch-deutsche Ast, wie lange auch von wälscher Zunge beleckt, schlägt neue grüne Zweige auß und treibt Blüten mit einer Lebenskraft, die freudige Bewunderung erregt. Nichts hat so frisches Leben in Belgien als die Strebnisse für die mißhandelte flämische Sprache und flämisches Volkswesen; schon ist auf dem alten wohlbereiteten Boden eine Saat, welche tüchtige Hände außgestreut, für die Zukunft im Aufkeimen. Im Namen der Menschheit muß man sich freuen, wenn ein Volk auß fremdem Banne zur eigenen Natur und Geschichte zurückzukehren sich aufmacht. Tausend Geister sind in Bewegung und arbeiten auf verschiedenen Wegen mit einander für das eine große Ziel: Befreiung des Volks von geistiger Fremdherrschaft. Eine volkseigne Entwicklung ist das gemeinsame Panier, unter welchem sich schaaren alle geistig Vorragenden, Alle die ein Herz haben für das Vaterländische, eben so sehr die Männer des Lebens als der Wissenschaft, Dichter, Gelehrte, Hüter der Kirche und des Glaubens. Alle diese bemühen

sich die Muttersprache durch Kunst und Anschluß an das Nordniederdeutsche wie an die deutsche Hochsprache zu veredeln, ihr die Säle der amtlichen Verhandlungen aufzuschließen, die Geisteserzeugnisse und Thaten der Vorzeit wieder ans Licht zu ziehen, das Bewußtseyn des Volks von seiner althistorischen Größe und Bedeutung wieder zu wecken und so den Strebnissen der Gegenwart einen Achtung gebietenden Hintergrund zu geben. Nicht bloß ist hiermit eine leidende Abwehr gewonnen, sondern eine frischquellende Thätigkeit, ein Geistesringen das sich in Schöpfungen außprägt, mit welchen die Prätensionen der französischen Partei, Volksbildung sey nur durch Entwicklung des Französischen möglich, auß dem Felde geschlagen werden. Volksbildung ist gerade die Fahne, welche die flämischen „Vaterländer"*) (Patrioten) und die einflußreichsten Klassen der Gesellschaft um sich sammelt; in fremder Zunge kann man nie verständlich zum Herzen des Volkes dringen: Volksbildung ist nur durch die Volkssprache möglich.

Diese Bestrebungen haben allmählich einen Bundesgenossen an dem französischen Nazionalhochmuth gefunden. Freilich war es den Franzosen, deren Stolz sich durch das bloße Dasein des vereinten Königreichs der Niederlande gedemü-

*) Warum sollten wir nicht mit den Niederländern „Vaterländer" statt Patrioten sagen? Sagen wir doch Inländer, Ausländer, Rheinländer ꝛc. Ebenso können wir auch Eiländer statt Insulaner, Morgenländer statt Orientalen u. s. w. bilden.



thigt fühlte, durch nachdrückliche Unterstüzung des belgischen Aufstandes nach und vor demselben gelungen, hier sich einen Einfluß zu begründen, der noch immer in Verwaltung und Gesezgebung des jungen Staates spezifisch vorhaucht; jahrelang schien Übereinstimmung in den Belangen, vollkommene Konsolidarität zwischen den beiden Ländern zu bestehn. Bald aber überhuben sie sich jeder Rücksicht, ohne Zweifel in jener irrigen Voraussezung allgemein belgischer Franzosensucht, die in Frankreich um so tiefere Wurzeln schlagen konnte, als Presse und Parteien dort sich am wenigsten um geschichtliche Grundlagen kümmern. Das ward dem französischen Einfluß in Belgien, zumal außerhalb der Beamtenwelt, mit der Zeit verderblich. Der hochfahrende verlezende Ton der französischen Presse, ihre Misachtung der zartesten Gefühle der Belgen, ja ihrer Rechte als eines selbständigen Staats brachte die edleren Gemüther wider sie auf und trug bei ihre Sympathien für Frankreich abzukühlen. Die Flamingen, welche im bittern Bewußtseyn der Kränkung ihrer politischen und bürgerlichen Rechte — sie die zwei Drittheile der Bevölkerung ausmachen und mehr als zwei Drittheile zu den Staatslasten steuern — sich zuerst gegen die Überwucht französischer Gesittung und Gesezgebung erhoben, fanden allmählich bei gebildeten unabhängigen Wallonen, die auch keine Neigung spüren Belgien zu einer französischen Provinz zu machen, oder sich bei jeder selbständigen Handlung von Pariser Blättern wie Schulbuben ausschelten zu laßen, Anklang und bis auf einen gewissen Punkt Beistand. Auch führten die Verhältnisse der Abstammung und

Sitten, geschichtliche Erinnerungen und besonders kältere politische Erwägungen, den französischen Ansprüchen gegenüber, die Blicke mehr und mehr auf Deutschland hin und bereiteten, wenn zwar unmerklich, doch unaufhaltsam, einen gründlichen Umschwung in der öffentlichen Meinung vor. Diese Umwandlung berührte natürlich auch die anher allein im Staate geltenden Parteien der Katholiken und Liberalen: durch ihre Union hatten sie mit französischer Hülfe die Trennung von Holland bewirkt, der Sieg hatte sie, ohne den französischen Einfluß zu brechen, wieder gelöst, die langen in Persönlichkeiten aufgehenden Reibungen, sowie der höhere Inhalt der mittlerweile neuerwachsenen Intereßen hatten endlich ihre Namen fast abgenüzt. Dieses zeigte sich besonders in den langen Verhandlungen des Landtags über den Vertrag mit dem Zollverein, wo der Streit nur zu bestehn schien zwischen Französischgesinnten und Andersgesinnten, und die gegenseitigen Vorwürfe: „ihr wollt auß Belgien ein französisches Anhängsel machen,“ und: „ihr sucht bei den Deutschen eine Stüze gegen Frankreich,“ sich täglich wiederholten. Statt der alten Parteien gibt es in den Kammern jezt eine gemäßigte auß Katholiken und Liberalen, welche das Kabinet Nothomb unterstüzt (fünf Mitglieder desselben mit Nothomb selbst gehörten ursprünglich der liberalen, und nur Deschamps, dessen Bruder Pater Redemptorist ist, der katholischen Partei an), und eine heißblütige, welche sich in die katholische Opposizion der rechten Seite und in die liberale der linken scheidet. Die heftigen Liberalen sehen in Nothomb nur noch einen Abgefallenen, einen Dämpfer und

Orthodoxen; die heftigen Katholiken dagegen verläugnen die gemäßigte katholische Mehrheit in der Kammer, der sie Mattherzigkeit vorwerfen, und wollen bloß gläubige, keine gemäßigten Katholiken kennen. Die Gemäßigten sind zwischen und auß den beiden alten Parteien, ungefähr wie im englischen Parlament die „Conservativen" die Peel unterstüzen, auß und zwischen den Tories und Whigs sind. Nothomb aber ist das wahre Haupt der belgischen Gemäßigten wie des außdrücklich zur Versöhnung berufenen Kabinets, zwar nicht kraft eines pomphaften Titels oder einer besondern Ermächtigung dazu, sondern — wie sein Gegner Castiau mit Anerkennung sagte — „par la supériorité de l'intelligence qui commande aux autres."

Gähren alle jene Empfindungen auch noch immer wirr durcheinander, hat das Gleichartige sich auß der trüben Mischung noch nicht völlig geschieden, so hat doch die Klärung begonnen, die fremden Säuren sind im Entfliehen, Bodensaz schlägt sich nieder und reine Lebensgestaltungen — Parteien mit geläutertem Bewußtseyn und festem prinzipmäßigem Streben — treten allmählich hervor. Vom belgischen Volke kann jezt in Wahrheit nicht mehr gesagt werden, es zerfalle in Parteien die vom Außlande nicht bloß den Namen, sondern auch ihren Einfluß und ihre Stüze borgten. Von einer französischen Partei kann nur die Rede sein, wenn man darunter die französischen Sendlinge und die Verfranschten, also die französische Einimpfung begreifen will; die Orangisten, welche übrigens auch sehr zusammenschmelzen, sind namhafter nicht durch ihre moralische Bedeutung —

denn sie sind das abgestandenste Element in Belgien, ohne Wurzel im Volke, bereit den einen Theil Belgiens an Holland, den andern größern an Frankreich zu überantworten — sondern durch Reichthum als Handelsherren in Antwerpen, die den Verlust des holländischen Kolonialhandels nicht verschmerzt haben, und als Fabrikherren in Gent und Brügge, die nicht vergeßen können daß sie vordem für mehrere Millionen ihrer Erzeugnisse nach Holländisch-Ostindien absezten. Belgische Gesinnung herrscht sonst entschieden bei Flamingen wie Walchen vor. Hiezu darf sich Deutschland Glück wünschen; denn man nenne der Flamingen belgische Gesinnung, weil sie nicht gleich für das Hochdeutsche erglühen — Thoren haben es ihnen zum Vorwurfe gemacht — auch Provinzialismus, so knüpft sich deutsches Wesen an diesen doch am sichersten an: dieser Provinzialismus ist eine geistige Brücke, deren Pfeiler tief im Volksgemüthe ruhen und nicht in den Wolken schweben, und auf welcher Deutschland und Belgien sich innerlich wiederfinden, verständigen und vereinen werden.

Neben wärmster Vaterlandsliebe haben allerdings noch Gefühle der Zuneigung und der Abstoßung gegen andere Völker Raum im Herzen. Nur in diesem Sinn kann man auch in Belgien äußerlich unterscheiden, und da ist die wahre Bezeichnung der neuauftretenden, im Volksbewußtseyn und im Prinzipe unterschiedenen Parteien: die flämisch-nazionale, die im germanischen Element lebt, und die wallonisch-französische, im wälschen und im verwälschten Elemente. Steht vielleicht auch die alte katholische Partei und der Kle-

rus selbst jener etwas näher als dieser, so darf man sie doch nicht mit ihr identifiziren. Die Strebnisse der Flamingen, obwohl auch ihnen wie allem Schönen auf dieser Welt die mechanischen Unreinigkeiten nicht fehlen, sind dem Kerne nach freisinnig im volkthümlichen, zum Theil im deutsch-liberalen Sinne, sie wollen von keinem politischen Einfluße der Geistlichkeit als solcher hören, so gern sie sonst deren Bemühungen um Volksbildung, Schule und Kirche sehen. Die flämisch-nazionale Partei steht dem unversöhnlichen Gegensaz zwischen streng kirchlicher Orthodoxie und höhnendem Voltärismus völlig fern, sie wächst, wirkt und lebt auf einem andern Felde als dem abstrakten, sie hat ihre Wurzeln im eigenen wirklichen Boden; indem aber ihre Strebnisse vorzüglich auf Volksbildung und wahre Aufklärung gerichtet sind, wirkt sie auch am nachhaltigsten gegen Fanatismus auf der einen, wie gegen voltärische Aufklärerei auf der andern Seite. Übrigens haben Inquisizion und Priesterherrschaft noch in keinem Lande mit einer freien Verfassung bestehn können; wo diese Sonne aufgeht, da bleichen jene Lichter der Nacht: das Herrschen obskuranter Genoßenschaften wird dort unmöglich, wo man, um Einfluß zu gewinnen, vorher Geist und Talent im offenen Kampfe mit den Gegnern entwickeln muß.

Wohin sich aber die Gefühle des belgischen Volkes jezt im Allgemeinen neigen? Deutet der volksmäßige Sinn des Wortes „Franskiljone" nicht ebenso sehr auf innere Abstoßung vom westlichen Nachbarn, als die Vorkommnisse bei verschiedenen feierlichen Gelegenheiten, wie bei Eröffnung der

Eisenbahn von Köln nach Antwerpen und den Sängerfesten, zumal aber der Geist der flämischen Literatur darauf, daß die belgischen Herzen den deutschen immer lauter und freudiger entgegenschlagen? Glücklicherweise entsprechen gleichfalls die Verhältnisse der Gewerbe, des Handels und der Schiffahrt zwischen Belgien und Deutschland einander so völlig, daß zu hoffen ist durch ihr Verwachsen werde sie bald ein starkes Band mehr umschlingen, das auf der beiderseitigen Wohlfahrt fest beruht. Die Versuche Belgiens mit Frankreich eine innigere Handelseinung einzugehen, scheiterten an der Selbstsucht der französischen Industriellen; dennoch ward es darob von der französischen Presse mit Vorwürfen schreienden Undanks, ja mit offenbaren Drohungen gegen seine Selbständigkeit überschüttet; man erinnerte die Belgen an Zeiten wo französische Präfekten ihnen befahlen, und gab nicht undeutlich zu verstehn daß sie sich erneuern könnten als wäßere ihnen der Zahn darnach. Bei allen Unterhandlungen suchte Frankreich sich den Löwenantheil zuzuwenden, wogegen Belgien unaufhörlich Zugeständnisse machen sollte, ohne die gebrachten Opfer erwidert zu sehen. Mußte Belgien bei solchem Verfahren und eigennüzigem Schuzanbieten der Franzosen sich nicht mehr und mehr gedrungen fühlen Freundschaft und Stüze auch anderwärts zu suchen, wo es jedenfalls nicht zu fürchten hat diese um den Preis der Selbständigkeit und Existenz erkaufen zu müßen? Haben seine Häfen, seine Schiffahrt, sein Seehandel etwas zu hoffen von einem Anschluße an Frankreich, das für seinen Seebezug weit gelegenere Häfen besizt? Ist Antwerpen dem Zollverein gegenüber nicht

in der entgegengesezten Lage, darf es durch seine doppelte Verbindung mit Köln, dem Rhein und ganz Deutschland nicht einer glänzenden Zukunft entgegen blicken, falls nur Verschmelzung der beiderseitigen Belange, innige Annäherung stattfindet?

Diese Beziehungen nun des Nähern zu beleuchten, lohnt der Mühe. Sonst hat diese Schrift es mit den Parteien nicht zu schaffen, noch viel weniger mit Anliegen einer Örtlichkeit; auch will sie keine Frage der politischen Ökonomie zur Entscheidung führen. Ihr praktischer Zweck zielt auf richtiges Erkennen unserer handelspolitischen Stellung zu Belgien und der darauf beruhenden Möglichkeit der Durchführung einer für deutsche Wohlfahrt unumgänglich nöthigen schüzenden Schiffahrtsgesezgebung. Sie ist eine Tendenzschrift, aber nicht subjektiver Natur; denn sie will nicht eigenthümliche Ansichten durchfechten, sondern einen Gegenstand begründen und fortführen helfen, dessen Wichtigkeit für Deutschland von keiner Partei und keiner Schule mehr geläugnet wird. Darum hat sie auch auf dem Titelblatt das Wort: „Eintracht trägt ein" als ihre Fahne außgesteckt. Zu dieser Fahne schwören alle Deutschen in dem Sinne, daß wir fortan ein einiges Brudervolk gegen jedweden äußern Widersacher, er komme von Ost oder von West, bilden und treu und echt Einer mit dem Andern und Alle mit Einem außharren wollen. Das ist der große Eintrag den wir gewonnen, unsere beste Errungenschaft; das soll der Sinnspruch im neuen Bundeswappen und -Siegel allen Völkern, die uns durch Spaltung noch schwach wähnen, kund-

thun; das wird bald auch von deutschen Masten der schwarzgoldige Bundeswimpel, mit dem alten Reichsadler fröhlich und kühn durch blaue Lüfte schwimmend, über alle Meere tragen — das neue deutsche Palladium: **Eintracht trägt ein!**

I.

Die handelspolitischen Verhältnisse eines Staats umfaßen wesentlich dessen innere Gewerbemacht und dessen Stellung nach außen, wie sie sich in Verkehr, Handelsgesezgebung und Verträgen darstellt. Ich hab es hier also lediglich mit Belgiens gewerblichen und kommerziellen Zuständen, Zollgesezen und Handelsverträgen zu thun. Da diese Faktoren der praktischen Handelspolitik jedes Landes jedoch im engsten Zusammenhange miteinander stehn, so erscheint es überflüßig, ja störend für den Überblick sie einzeln weitläufig in Betracht zu ziehen. Namentlich gilt solches von den Gewerbezuständen, die nur so weit unmittelbar in die eigentliche Handelspolitik schlagen, als sie sich vom Örtlichen losgemacht haben. Handwerke z. B., die nur für den örtlichen Absaz arbeiten, stehn wesentlich bloß durch die Gewerbeordnung im allgemeinen Verbande mit der Politik, und selbst Fabrikgewerbe hangen nur insofern unmittelbar damit zusammen, als sie Erzeugnisse auf den Weltmarkt liefern, im Welthandel also mitdingen. Die Haupttriebfeder, ja die Seele des leztern ist freier Mitbewerb; wie denn das eigentliche Ziel der praktischen Handelspolitik überhaupt einfach darin besteht der einheimischen Erzeugung den Mitbewerb auf allen Weltmärkten zu erleichtern, ihr denselben erringen und behaupten zu helfen. Hierin zeigt sich auch der jedesmalige Gipfel der gewerblichen Entwicklung, denn so lange der Industriezweig eines Landes nicht den Mitbewerb im Welthandel errungen, steht er auf unsichern Füßen, und ein Staat der mit seiner Kunst-

erzeugung nicht auf den Weltmärkten besteht, verdient noch nicht den Namen eines Industriestaats. Ich will das deutlicher machen. Eine vereinzelte Fabrik kann bei hohem Zollschuze im Lande örtlich bestehn, aber sie ist allein in jeder Hinsicht zu schwach für die Außfuhr auf den Weltmarkt; sobald mehrere Fabriken nebeneinander sich aufthun, wird zwar jener das Geschäft in der Nähe unbequemer gemacht, aber eben der neue Mitbewerb zwingt zu Verbeßerungen und zur Erweiterung des Marktes; je mehr sie sich an Zahl und Größe außdehnen, desto umfangreicher wird auch ihr Absazkreis, bis dieser endlich an den Weltmarkt, an den Weltbewerb selbst stößt. Hier wo ein freier Wetteifer der verschiedensten Völker zu bestehn ist, handelt es sich nun erst für die Industrie um Sein oder Nichtsein: behauptet der Gewerbzweig den Markt, so wird er mehr als je aufblühen, seinem Wetteifer in unendlicher Entwicklung steht kein natürliches Hinderniß im Wege; hält er den Markt aber nicht auß, so kann er nicht weiter fort, er muß stillestehn, er muß zurück, er verfällt in Krankheit und wird endlich unter vielen Klagen zu Grabe geläutet. Der einheimische lebhafte Mitbewerb, der im Entstehn die einzelne Fabrik örtlich drückte, ist also gerade später die unabweisbare Bedingung und das einzige Mittel im Welthandel bestehn zu können; denn hiezu gehören unermeßliche Kräfte, nicht die schwachen Mittel Weniger, es handelt sich um Wettkämpfe zwischen Volk und Volk, die Nazionalkräfte selbst meßen sich miteinander und müßen also auch in Masse auf dem Kampfplaz erscheinen. Was in diesem Wettstreite dann aber der einzelne Fabrikant, Kaufmann, Rheder gewinnt, das kömmt der gesammten Heimat, allen andern zu gute, jede neue Absazbahn die der Einzelne im Außlande eröffnet, ist ein Gewinn, eine Bereicherung für die ganze Nazion. Auf dem weiten Gebiete des Welthandels wird also

das Interesse des Einzelnen zugleich Nazionalinteresse, auf ihm berühren sich unmittelbar Verkehr und Handelspolitik, wird beides identisch. Hierin liegt denn auch das Geheimniss des ganz unmeßbaren Zuwachses an Macht und Handelsgröße kleinerer Staaten, die sich zu einem großen Handelsbunde vereinen: was sie einzeln nimmer zu erringen noch zu behaupten vermögen, sie erlangen und bewahren es mit gemeinsamen Kräften und durch vereinte Anstrengungen. Hierin liegt der Grund warum das produktenreiche Ungarn für sich allein auch mit dem außgebildetsten Schuzsystem nicht in einem Jahrhundert, ja wohl nimmer erreichen würde, was es in inniger Zoll- und Handelsgemeinschaft mit der ganzen österreichischen Monarchie binnen wenigen Jahrzehenten sicher erlangen könnte. Darum konnten Belgien und Holland ihre frühere Gewerbs-, Handels- und Seegröße nicht behaupten, als die größern Länder mit gewaltigen gesammelten Nazionalkräften in den Mitbewerb traten; sie erschöpfen fortwährend ihre Kräfte in ungeheuern Anstrengungen, die verhältnismäßig nur geringe Ergebnisse zeigen. Darum endlich sind diejenigen gründlich im Irrthum befangen welche auß einer innigen Annäherung Belgiens und Hollands an den Zollverein Nachtheile für diesen befürchten, weil das eine uns in manchen Gewerbzweigen, das andere in Handel und Schiffahrt vorauß seyn soll: es wäre vielmehr für uns ein naturgemäßer heilsamer Zuwachs an Kräften, der den Zollverein nur um so mehr befähigen würde mitbewerbend auf den Weltmärkten aufzutreten, für jene beiden Staaten aber die Erlösung auß ihrer schiefen Stellung.

Ich hab dieses zur Verdeutlichung einer Grundansicht voraußgeschickt, auf die man bei näherer Betrachtung der Zustände der beiden Niederlande immer zurückgeführt wird. Belgien ist ein alter Industriestaat, d. h. es erzeugte stäts für den Welthandel, und es ist auf diesen, soll es bestehn,

fortwährend mit einem großen Theil seiner veredelnden Produkzion hingewiesen. Das zu vermögen ist die Bedingung seiner Existenz, die ihm daher um so schwieriger gemacht wird, je größer das Uebergewicht gesammelter Kräfte großer Nazionen wird die ihm im Welthandel entgegentreten. Gegen ein solches Übergewicht hilft kein Zollschuz, kein Handelssystem, sondern nur einestheils ungeheure Anstrengungen, anderntheils ein kluges Anschließen an andere mächtigere Reiche, es sei durch Handelsverträge oder durch Zolleinigung. Wenn Belgien sich gehalten, ja in neuerer Zeit noch Fortschritte gemacht hat, so verdankt es das nicht etwa seinem trefflichen Handelssystem, sondern seinem vor Alters begründeten Wohlstande, seiner überauß günstigen Lage, dem Ueberfluße seines Bodens an Mineralien, Kohlen, Eisen, Zink rc., hauptsächlich aber dem Fleiße, Unternehmungsgeiste, der Außdauer, sittlichen Willensstärke und Freiheit seiner Bewohner. Diese Eigenschaften haben Belgien reich erhalten unter den vielen Wechselfällen des Staates. Der Geist des Landes war stäts der Arbeit und ihren duftig heitern Blüten zugethan. Unter allen deutschen Stämmen werden die über ein weites Gebiet und in den schönsten Landschaften außgedehnten Franken für erfindsam in den Gewerben und sinnreich überhaupt gezeichnet, dann auch für „aufgeweckt, zum lustigen Spotte geneigt, besonders klug und verschlagen in Staatssachen, ritterlich, tapfer und hochfliegend, doch auch nicht gar selten wankelmüthig und unbeständig;" doch haben sich die Ripuarier oder Niederfranken mit den Flamingen (und Lotharingern) in Gewerbfleiß und sinnreicher Erfindsamkeit immer noch mehr hervorgethan als die Ostfranken mit Rheinfranken und Hessenland. *) Auch

---

*) Ueberhaupt haben die Flamingen und Holländer durch die Mischung mit den Friesen und den Einfluß der See man=

die nichtdeutschen Urbewohner im Walchenlande zeichneten sich sehr früh durch Gewerbthätigkeit aus. So ist Belgien das uralte Gewerbland des Nordens. Cäsar schon fand es darin ausgezeichnet: seine Priester, erzählt er, trugen feine wollene und linnene Kleider, eingebrämt mit reichgearbeitetem Golde, seine Bewohner gewannen Kupfer, Eisen, Blei; die (deutschen) Nervier unterhielten seit Gedenken Verkehr mit den Briten, Kelten und dem Süden Galliens. Dort lebten uralte spinnende und webende Völker, die bei spätern Auswanderungen Fleiß und Kenntnisse weithin verbreiteten, namentlich nach England und dem Wupperthal. Als im feudalen Zeitalter fast noch in allen Ländern das Waffengeklirr des Faustrechts ertönte, gieng schon zwischen der Somme, Maas und dem Rhein in einem mühevoll gegen den Andrang der Meereswellen vertheidigten Lande ein von religiösen Gefühlen tief beseeltes, durch Anbau von Getreide, Hanf und Leinen reiches Volk in die Bahnen des geordneten Handels, des geregelten Haushalts und der Gemeindeselbständigkeit ein, auf denen erst Jahrhunderte später mächtige Staaten ihm folgen sollten. Religiosität und gewerbliche Regsamkeit waren immer seine beiden hervorstechenden Eigenschaften, wie sie sich gewöhnlich in gewerbthätigen Gegenden zusammenfinden — so z. B. auch im Wupperthale, in und um Lyon, in vielen englischen Bezirken. Ohne den religiösen Geist als Ferment gibt es keinen tiefern Zusammenhang der Arbeit, keine dauernd

---

ches Eigene im Karakter vor den übrigen Franken, zumal mehr Zähes und Beständiges. Denn nicht bloß seefahrend, kühn und freiheitsstolz sind die Friesen, wie sie in vielen Schlachten zur See und bei ihren Dämmen und Dünen erprobten, sondern sie sind auch ebenso unternehmend und ausdauernd als arbeitsam und fleißig, obschon unterweilen auch steif, starr und unlenksam.

lebendigen Schöpfungen; namentlich dort wo die Nazionalität geschwächt oder zerrißen ist, kann nur religiöser Sinn jenen Zusammenhang der Arbeit bewirken der zum höhern Gedeihen unerläßlich scheint. Wo das nazionale Band verwahrlost und der religiös-sittliche Sinn erschlafft ist, da fehlt ein einendes, die Selbsucht bewältigendes, zur Hingebung für das Gemeinwohl antreibendes Prinzip (das Eigennuz und die Sucht Reichthum zu erwerben nimmer ersezen!); man wird eher die Luft verwunden als die Menschen daselbst zu großen gemeinsamen Anstrengungen verbinden können. Auch die neue Welt liefert schon Belege dazu; wo jene beiden Eigenschaften vereint sich vorfanden, wie z. B. in dem biblischen und zugleich gewerbsamen Geiste der Puritaner, zeigen sich erstaunenswerte Erfolge; wo sie fehlen, sieht man auch in Amerika's jungen Staaten bei weitem keine so großen Fortschritte. Überhaubt bildete das Kristenthum, der germanischen Welt zukommend, des Gewerbfleißes Schuz gegen die weltlich-militärische Anarchie, später gegen die Entartung des Ritter- und Feudalwesens. Im Mittelalter entstehn, vom 6ten bis ins 7te Jahrhundert, um Abteien und durch die Sorgfalt von Bischöffen und Priestern die vorzüglichsten belgischen Städte und wachsen sie an, wie Gent, Bergen, Lüttich, Brüssel und andere. Frommen Kenobiten, sagt der Verfasser einer Kronik von Flandern, Lesbousſart, verdankt man den Ursprung der Städte und Dörfer dieser Lande, sie giengen überall dem Volke voran. Im 15ten Jahrhunderte besaß die Brüderschaft des gemeinsamen Lebens, die besonders für Unterricht wirkte, die erste Buchdruckerei in Brüssel. Die Kreuzzüge übten auf Belgien, das namentlich unter Godfrid von Bouillon und Graf Balduin lebhaften Antheil daran nahm, den wohlthätigsten Einfluß aus. Verschieden von den Kaisern und französischen Königen, machten die unternehmenden

Flamingen und Friesen, die beiden Stämme Niederlands, nicht zu Lande oder auf gemietheten venezianischen und genuesischen Schiffen die Reise nach dem gelobten Lande, sondern auf eigenen Fahrzeugen um die Küsten Frankreichs und Spaniens, überall Handelsverbindungen anknüpfend und mit Schäzen beladen von den Außzügen heimkehrend. Noch mehr, sie brachten auß dem Morgenlande Kenntnisse aller Art in Künsten, Wissenschaften und Gewerben mit und verbreiteten sie über den Norden Europa's: sie zuerst bauten Windmühlen, welche noch Niederland bedecken, verfertigten Teppiche und Spizen; sie zuerst bürgerten die Kunst, Baumwolle zu spinnen und zu weben, bei uns ein — wer hätte ahnen können daß das Baumwollgewerbe ein halbes Jahrtausend später mit Hülfe der Maschinenkraft eine völlige Umwälzung in den Gewerbverhältnissen der Länder hervorbringen, daß Europa's Manufakturen um unsere Zeit mehr als 350 Millionen Kilogramm jährlich von jenem damals so seltenen Flaum über die Erde senden würden? Schon auß jenen frühen Lehren der Geschichte können die Smithingen erkennen daß es keineswegs gleichgültig ist, ob wir mit deutschen Schiffen die überseeischen Märkte besuchen, oder uns die dortigen Erzeugnisse auf britischen zuführen laßen, und daß wir diese nicht wohl gar als eine wohlthätige Hülfe von Freundeshand betrachten dürfen. Die Venezianer und Genuesen leisteten den Kaisern und französischen Königen ebenfalls Freundesdienste, wobei sie inzwischen ihre Gemeinden zu größerer Blüte und Macht im Oriente brachten, als jene Fürsten ihre Reiche; die Niederländer aber leisteten sich selbst die Freundesdienste, und legten dadurch den Grund mit zu ihrer Weltbedeutung. Damals, im 13ten Jahrhunderte, wurden in Belgien schon Kanäle angelegt, ward die Schiffahrt sowie die Bequemlichkeit dafür in den Häfen verbeßert, er-

hielt Brügge eine Börse und eine Seeversicherungskammer, beginnt im Lüttichischen die Außbeutung der Kohlen, die bald an der Maas hinauf fortgesezt ward.

Die vom zehenten Jahrhundert an durch die Balduine eingeschlagene und streng durchgeführte Politik, die Erlässe zur Begünstigung kaufmännischer Unternehmungen, der Gewerbe und Handwerker, die Anlage von Straßen und Kanälen, die Achtung der Gewerbstände, ihre Zulaßung zu allen Ämtern (Bräuer und Weber waren oft gefürchtete und von fremden Königen hofirte Nebenbuhler der Grafen und Herzöge), die Aufnahme fremder Verbannten, kurz eine großartige Bewegung der Arbeit, die Befreiung der Gemeinden und Einführung einer demokratischen Munizipalfreiheit: das waren, in Verband mit den oben angeführten Eigenschaften, die Ursachen der hohen Handelsblüte Belgiens, zu der es sich vom 12ten bis zum 15ten Jahrhundert aufschwang. Wie Belgiens Unstern dann die Störung des kirchlichen Friedens, die Unterdrückung der Religionsfreiheit ward, ist bekannt. Zudem trat die Schattenseite des auch ihm angebornen Provinzialismus allmählich stärker hervor. Zwar erfreute es sich unter einem Erbfürsten einer größern Einheit als viele andere deutsche Landschaften, zumal hatte es vor den Hansestädten, die ganz ohne Territorialzusammenhang waren, in dieser Hinsicht einen unermeßlichen Vorzug; allein vor andern großen Völkern stand es darin zurück. Selbst unter den Grafen und Herzögen, wie später unter dem spanischen und österreichischen Hause, hörten innere Zwiste nicht auf, die Gemeindefreiheit erschien oft ohne Maß und Zügel, der Lokalgeist wucherte, die Städte entbrannten in Eifersucht, nahmen für sich besondere Privilegien in Anspruch, ja wollten einander wol gar den Zugang zum Meere verweigern; selbst in einer und derselben Gemeinde stemmte sich die Eifersucht der Gewerksgilden

der allgemeinen Solidarität ihrer Glieder entgegen. Das zusammenhaltende nazionale und religiöse Prinzip war theils abgeschwächt, theils entartet, und von diesem Mangel an Anziehungskraft zur Einheit und an organischem Zusammenhange der Arbeit auf breiter sicherer Staatsgrundlage schreibt sich der allmähliche Rückgang Belgiens her, sowie auch der der Hanse, ja der von ganz Deutschland. Man wird denselben für Südniederland um so erklärlicher finden, wenn man erwägt daß in Folge des nicht zur Freiheit durchgefochtenen Religionskampfes eine Million der fleißigsten und gewerbkundigsten Menschen mit Mitteln und Geschick auß dem Lande wanderten. Nach Holland, England, Rheinland giengen Handwerker und Künstler; Amsterdam bewilligte jedem belgischen Weber, der sich in der Stadt niederließ, 200 Gulden; England schreibt von der Übersiedelung flämischer Tuchweber seine Überlegenheit in diesem Gewerbszweige her, welche es früher, obwohl mit seiner gewöhnlichen Außdauer, schon 200 Jahre vergeblich erstrebt hatte. Hier spiegelt sich auch im Gegensaz die Wahrheit des früher über die Vortheile des innern Mitbewerbs für den Welthandel außgesprochenen Grundsatzes: durch die zahlreiche Außwanderung von Gewerbtreibenden ward zwar der innere Mitbewerb in Belgien verringert, die Daheimbleibenden erlangten mehr Luft, aber in gleichem Verhältnisse schwanden die gemeinsamen Kräfte nach außen bis zur Ohnmacht.

Während Belgien nach Nordniederlands Abfall im Allgemeinen hinsiechte, erklomm dieses die höchste Staffel des Ruhmes und des Glücks. Die jugendkräftige Republik der Generalstaaten hatte ja das im vollem Maße was Belgien abhandengekommen war, Religionsfreiheit und ein innig einendes Band. Ein frischer kühner Geist beseelte sie, der sich in den achtzigjährigen Befreiungskriegen, in man-

cherlei Drängsalen, Unglück, Schlachten und Siegen zu Lande und zur See gebildet hatte; Vaterlandsliebe, edler Stolz, Freiheitssinn, Einheit waren mit ihm gekommen Hand in Hand; die kleinen Lokaleifersüchteleien verschwanden vor den großen gemeinsamen Belangen, die sich gebildet hatten in dem gewaltigen Kampfe: wie glühender Freiheitsdrang und evangelischer Geist nach innen, so hielt ein durch Siege aufgeweckter großartiger kühner See- und Handelsgeist, die Bewahrung einer riesenhaften Stellung nach außen die Generalstaaten zusammen. Hier waren also alle Bedingungen der Entwickelung eines kräftigen innern und äußern Lebens erfüllt, wenigstens für die damaligen Weltverhältnisse, wo die großen Nazionen nur theilweise erst anfiengen sich als Ganzes aufzuthun und in die Angelegenheiten einzugreifen. Die niederländische Republik — ein Monument zweitausendjähriger ununterbrochener Arbeit, ein Wunderland des menschlichen Fleißes und der Kunst — blieb anderthalb Jahrhunderte der Mittelpunkt europäischer Politik, auch noch über den Frieden von Utrecht hinauß, und über zweihundert Jahre der Regler des Welt- und Geldverkehrs. Eine solche anhaltende, nicht eigentlich erobernde und doch überwältigende Kraftentwickelung auß dem Geiste eines kleinen Staates herauß, damals von allen Völkern angestaunt und beneidet, ist in gleichem Verhältnisse kaum je gesehen worden. Große Eroberer haben die Welt unterjocht, eine Handvoll Menschen, einzelne Städte; aber sie haben keine auf ihrer innern Entwickelung innerhalb enger Staatsgrenzen beruhende Weltmacht gegründet. Nur England, auf größerer Grundlage fußend, hat ihm des Ruhmes Palme streitig gemacht. Welch ein Bild der Größe aber würde Deutschland darbieten, wenn es bei glücklicherem Außgange der Nazionalbewegungen im Zeitalter der Reformazion und im innigen Verbande mit den beiden Nieder-

landen und der Hansa, also mit vereinten Kräften in die Kampfbahn der Nazionen für die eine gesamtdeutsche Entwickelung und Macht getreten wäre! Daß es nicht geschehen, sollten sie alle büßen, erst die Hansa, dann Belgien, dann Holland und das ganze Deutschland immerfort. Denn sie alle waren, vereinzelt und zerrißen, zu schwach dem Auftreten der gesammelten Kräfte vereinter Nazionen auf dem Gebiete des Welthandels zu widerstehn. Deshalb ward ob ihrer Mistracht furchtbares Gericht über sie gehalten, und die entsezliche Strafe, die über sie verhängt, gieng ganz in Erfüllung als die französischen Heere das wankende Gebäu hier und dort vollends einrißen und die Hufe ihrer Rosse unsere Fluren zertraten. Zwei große Schläge schienen Niederland damals für immer zu verderben: der Staatsbankrot bald nach der französischen Besizergreifung, der seinen angesammelten Kapitalreichthum erschütterte, indem die zahlreichen Staatsrentner ihre Zinsen verloren; und später die Wegnahme seiner Kolonien, endlich selbst Java's, durch England, die seinen Handel zu Grunde richtete. Verhältnismäßig war Belgiens Geschick unter der französischen Herschaft milder, die Revoluzion hatte es in einem abhängigen gedrückten Zustande gefunden, während Nordniederland von einer noch immer glänzenden selbständigen Höhe in die demüthigendste Abhängigkeit gestürzt war. Auch schien Napoleon Belgiens Wichtigkeit erkannt zu haben, er öffnete den Dock von Antwerpen, den freilich nur Kriegsschiffe füllten, ließ die Häfen von Ostende, Blankenberghe, Neuhafen verbeßern, durch Kanäle die Schelde mit der Seine und im Plane mit dem Rhein verbinden, ebenso die Oise über Brüssel mit der Schelde. Selbst die Kontinentalsperre war Belgien nicht so verderblich, wie Holland und andern vorzugsweise seefahrenden Staaten und Städten: verschloßen sich ihm die Zugänge der neuen Welt, so öffnete

sich ihm dagegen das Napoleonische Reich, gleichsam das Abendland, und seine Manufakturen nahmen einen künstlichen Aufschwung.

Nach Abschüttelung des französischen Joches wollte England die meisten Kolonien, die es Holland während der französischen Herschaft entrißen, gern für sich behalten; mit feiner Berechnung schlug es ihm zur Entschädigung dafür die Einverleibung Belgiens vor, und wuste den Gedanken, ein Königreich der Vereinten Niederlande zur Barriere und zum Schuze zwischen Frankreich und Deutschland zu errichten, fast Allen genehm zu machen. Ein trauriger Misgriff war die Vereinigung Belgiens und Hollands unter einer Zentralverwaltung: leichter noch ordnen sich kleine Glieder einem großen Staatswesen unter, als zwei verschiedene Hälften, die in dreihundertjähriger Entwickelung außeinandergegangen waren, sich zu einem Ganzen fügen. Die Wohlfahrt beruht dort auf Schiffahrt und Handel, hier auf Ackerbau und Industrie. Belgiens unter dem zweideutigen Schuze des Kontinentalsystems künstlich entkeimter Gewerbfleiß forderte gegen die britische Ueberlegenheit ein hohes Zollschuzsystem, während Holland zum Aufschwunge von Schiffahrt und Handel nur Heil im Freihandelssystem erblickte — der Verband mit dem kleinen Belgien konnte ihm dessen Vortheile nicht ersezen, wie es durch einen Verband mit dem großen Deutschland mehrfach geschehen würde. Die Regierung, nach einigem Schwanken, entschied sich für das belgische System, dagegen die eigentliche Staatsverwaltung holländisch führend. Der innere Zwiespalt blieb bestehn — eine tiefe Parteiung, welche die Schwäche des vereinten Königreichs im Frieden, seine Nullität in Kriegszeiten bedingen muste. Nicht war das allein die Schuld der Regierung, noch mehr die der fehlerhaften Kombinazion. Niederland, dessen Größe mit dem Kampfe

um Unabhängigkeit, dessen Verfall mit der Unterordnung unter fremden Einfluß begann, konnte nur unter einer eigenen, von jedem anderen Intereße, es wäre denn das allgemein deutsche gewesen, unabhängigen Verwaltung neu gedeihen; sein Handel folgte dem belgischen System, zog sich vom Norden nach dem Süden, und während die nördlichen Häfen sich an Masten lichteten, füllte sich der Hafen Antwerpens, an seine ehmalige Blüte erinnernd, mit großen holländischen Kauffahrern. Also nicht im deutschen, nicht im holländischen, sondern im englischen Intereße lag Belgiens Einverleibung mit Niederland. Großbritannien wollte Hollands alten Kolonialgroßhandel nicht wieder erstehn laßen, es sollte in Belgien und dessen Industrie zu einer kontinentalen Mittelmacht aufgehn, ein auf der See und im Kolonialhandel bedeutungsloser Staat werden, der dem Inselreiche selbst die Behaubtung seiner See- und Handelsüberlegenheit erleichterte. Als ihm aber die belgische Industrie, gestachelt durch hohen Zollschuz, unterstüzt durch das großartige Wirken der niederländischen Handelsmaatschappy und der Generalsozietät,*) belebt durch holländische

*) Bekanntlich ward diese Gesellschaft zur Beförderung des belgischen Gewerbfleißes aufgerichtet unter der kräftigen Theilnahme und dem Schuze König Wilhelms I, der ihr gleich eine halbe Million Gulden jährlicher Domäneneinkünfte, ein Kapital von 20 Millionen Fl. darstellend, zur Verfügung gab. Die Gesellschaft schuf außerdem 60,000 Antheile je zu 500 fl., wovon 10,000 sogleich, die übrigen allmählich außgegeben und realisirt wurden, so daß ihr ganzes flüßiges Kapital 50 Millionen Fl. betrug. Jener Vorschuß des Königs Wilhelm ist erst jüngst ins Reine gebracht worden. Die Gesellschaft betheiligte sich mit hohen Summen auch an rein industriellen Unternehmungen, nach der lezten Rechnungsablage hatte sie darin noch 17,295,000 Fr. stecken.

Kapitale, Schiffe und Kolonien, gefährlicher zu werden schien als Hollands Handel, so veränderte es seine Politik und war nun ebenso eifrig für die Trennung, wie fünfzehen Jahre früher für die Vereinung. Auch Belgien hatte die Erinnerung daß es am meisten blühte, wenn es sich am selbständigsten verwaltete. Von den französischen Einflüßen und den Einwirkungen des Klerus war in der Einleitung die Rede. Diese, die historischen und kirchlichen Verhältnisse und der Zauber der Juliusrevoluzion erwiesen sich mächtiger als alle materiellen Vortheile, die Belgien auß dem Verbande mit Holland zog. König Wilhelm I, der Macht jener zu fest vertrauend, erkannte zu spät die Triebfedern und den Ernst des durch die Umstände begünstigten Aufstandes. Das altniederländische Volk war ebenso sehr für die Trennung als Belgien selbst, weil es seine eigenen Belange dadurch am meisten zu fördern glaubte und wirklich später gefördert sah; nur wollte es einen ehrenvollen Frieden über den Abfall, mit dem Belgien ihm seinen frühern zur Reformazionszeit vergolten. Die holländische Regierung zeigte sich bei dem Aufstande unentschloßen, die Minister kamen überall zu spät und litten daher überall Schifbruch. Der Prinz von Oranien, gegenwärtig König der Niederlande, brachte das Verlangen der Belgen nach administrativer Trennung nach dem Haag; doch hier konnte man zu keinem Entschluße kommen. Das endlich gegen Brüssel gesandte Heer, meistens auß Belgen bestehend, muste die Stadt räumen, und die Belgen verweigerten nun ein Haubt anzuerkennen, das Bürgerblut hatte fließen laßen; zwar verlangten sie noch den Prinzen von Oranien, doch diese Bedingung verwarf Holland. Antwerpen allein war noch getreu, dahin begab sich der Prinz, von dort erließ er Proklamazionen, welche der Regierung selbst misfielen, und begab sich nach England in eine Art Verbannung. Mit Antwerpens Be-

schießung war endlich jede Außsicht auf Versöhnung genommen. Der belgische Kongreſs förderte das neue Grundgesez zu Tage. Da wandte man sich an die großen Mächte, und eine Flut von Protokollen ergoß sich auß der Londoner Konferenz, ohne daß der Streit geschlichtet ward. Wo blieb nun die Entschädigung Niederlands für den Verlust seiner Kolonien an England? Wo die Entschädigung für die ungeheure Schuldenlast, womit es sich beladen hatte? Wo blieb die kontinentale Mittelmacht zur Vorhut Deutschlands? In wessen Arme schien Belgien sich zu stürzen? Bei dem ganzen Handel hatten England und Frankreich gewonnen, Niederland aber stund am Schluße der Rechnung da ohne Ersaz für seine Kolonien, beladen mit einer fast unerträglichen Schuldenlast, und sechzehen Jahre in seinem Handel zurückgeschlagen.

Der holländischen Unschlüßigkeit stellte Belgien von Beginn an Thätigkeit und Entschiedenheit entgegen. Der harte Schlag, den die Trennung von Holland und dessen Kolonien seinem Fabrikwesen und Seehandel beigebracht, schien statt zu entmuthigen, nur ganz ungewöhnliche Anstrengungen hervorzurufen, und mit frischer Hoffnung trachtete das junge Königreich sich neue Hülfsquellen und Absazmärkte zu eröffnen. Eine Erfindung von eben so welthistorischer Bedeutung wie der Kompaß, das Pulver und die Buchdruckerpresse, kam ihm zu rechter Zeit zu Hülfe: am 1. Mai 1830 erschien zum erstenmal ein Dampfwagen, die „Rakete", auf der Liverpool-Manchester Eisenbahn — ein Ereigniſs das der Juliusrevoluzion an Wichtigkeit nicht nachsteht. Diese beiden denkwürdigen Begebenheiten des Jahrs 1830 haben sich unmittelbar für kein Land so folgenreich bewiesen als für Belgien; die eine beschleunigte die Erklärung und Anerkennung seiner Unabhängigkeit, die andere half sie materiell begründen und sichern und trug

bei, den jungen Staat in eine richtige natürliche Stellung zu den Nachbarmächten zurückzubringen. Große Erfindungen sind wirksamste Mittel der Bewegung: das Pulver beflügelt das Blei, der Kompaß erlaubt den Schiffen Wind und Dampf mit vollen Segeln auf offener See zu benüzen, die Presse beschwingt Wort und Rede, die Dampfmaschine ist ein Triebrad, nicht bloß der Industrie, sondern der ganzen Entwickelung, sie bewegt geistige wie körperliche Dinge. Solcher neuen Bewegungsmittel sollte sich jeder Staat sobald als möglich bemächtigen, denn sie erfüllen stäts ein Zeitbedürfniß, bringen also vorwärts. Dies begreifend und überzeugt daß schwere Übel starke Heilmittel heischen, unternahm der belgische Staat zuerst eines der grösten Werke der Zeit und bedeckte sein Land mit einem Neze von Eisenbahnen, während andere Reiche, mächtigere, kaum noch an kleine spielende Versuche dazu dachten. Indem es sich so vorausschreitend der neuesten Erfindung des schaffenden Geistes auf kühne und großartige Weise bemächtigte, festigte es seinen innern Zusammenhang, seine innere Selbständigkeit, erweiterte die Grundlage seiner staatswirtschaftlichen Zukunft und seiner Unabhängigkeit, brachte sich in die Gelegenheit, die Vortheile seiner Lage geltend, d. h. produktiv zu machen, stärkte das moralische Selbstgefühl des Staats und griff dem Selbstvertrauen des Volkes kräftig unter die Arme. Zugleich aber hoffte es auf diese Weise in Deutschland und Frankreich Ersaz für den verlornen Markt der holländischen Kolonien zu finden. Sich beiden Ländern nähernd, Ostende und Köln, Antwerpen und Paris auf wenige Zeitstunden zusammenrückend, gedachte es sich mit beiden zu verständigen, bei beiden einen größern Markt für seine Erzeugnisse zu gewinnen. Überhaubt boten beide niederländische Königreiche die merkwürdige Erscheinung dar daß sie nach ihrer Trennung wie von neuem Leben durch-

drungen waren, die außerordentlichsten Anstrengungen machten und beide einen unerwarteten Aufschwung nahmen. Die inneren Gegenstrebungen, welche verderblich wirken wenn die Partei zur Fakzion wird, hatten für den Augenblick aufgehört; man hemmte und lähmte sich nicht mehr gegenseitig, die Kräfte giengen beiderseits auf positives Wirken und Schaffen und erschöpften sich nicht mehr in Anstrengungen widereinander. Hierauß entsprangen natürlich auf beiden Seiten Vortheile im Vergleich mit früher. Auch liegt im Partikularismus eine Kraft, die zu Zeiten in der Aufregung ihrer Energie Wunder thun kann, obschon ihre Wirkungen in der Regel vorübergehend und immer auf ein gewisses Maß beschränkt sind, wie die Geschichte der Hanse, der Schweizer-Kantone, der Niederlande selbst beweist. Beide Länder fühlten sich ungehemmter, freier, konnten nun den in den Gegenstrebungen entwickelten intelligenten Kräften den Zügel zu wirklichen Gestaltungen laßen, sich nach ihren Wünschen und Zwecken einrichten, und so Erscheinungen hervorbringen, deren Glanz über ihre Tragweite und Dauer eine Zeit lang vielleicht zu täuschen vermochte. Während Belgien seinen Muth im Organisiren des Staats und in Anlage der Eisenbahn bethätigte, wachte in Holland der alte See- und Handelsgeist wieder auf, es dehnte seine große Schiffahrt, seinen Kolonialanbau und Handel in bewundernswerter Weise wieder auß.

Was Belgien der Eisenbahn verdankt, kann wirklich nicht zu hoch angeschlagen werden. Weit am wichtigsten zwar für den innern Verkehr, gewährte sie doch auch schon dem außwärtigen Handel einigen Ersaz für seine Verluste. Wer weiß, ob ohne die Eisenbahn äußere Noth Belgien nicht zu den verzweifeltsten Schritten, vielleicht in völlige Abhängigkeit von Frankreich getrieben haben würde? Zugleich war das Werk, da es sich verzinste, kein Kapital-

verlust für das Land. Zehen Jahre sind erst seit Eröffnung des ersten Bahntheils verfloßen, und schon übertrifft das Ergebniß in dieser Hinsicht alle verständigen Erwartungen. Seit 1835, Epoche der ersten Bahneröffnung, haben die Einnahmen und die Verfuhr von Reisenden also zugenommen:

	Einnahmen	Reisende.
1835 . . .	268,997 Fr. 50 C.	. 421,439
1836 . . .	825,132 — 82 —	. 871,307
1837 . . .	1,416,982 — 94 —	. 1,384,577
1838 . . .	3,097,833 — 40 —	. 2,238,303
1839 . . .	4,249,825 — 04 —	. 1,952,731
1840 . . .	5,335,167 — 05 —	. 2,199,319
1841 . . .	6,226,333 — 66 —	. 2,639,744
1842 . . .	7,458,774 — 29 —	. 2,724,104
1843 . . .	8,994,439 — 33 —	. 3,085,349
1844 . . .	11,230,493 — 31 —	. 3,381,529

Im Ganzen sind mithin auf der belgischen Eisenbahn transportirt worden 20,898,402 Personen, und sie hat eingebracht 49,103,981 Fr.

Auffallend ist, wie die Einnahmen in einem viel höhern Verhältnisse zunehmen als die Zahl der Reisenden. (Die Einnahmen von 1844 im Belaufe von 11,230,493 Fr. vertheilen sich auf die einzelnen Monate wie folgt: Januar 648,205, Februar 665,335, März 769,584, April 901,431, Mai 970,266, Junius 983,665, Julius 1,092,024, August 1,205,167, September 1,242,284, Oktober 1,051,764, November 830,525, Dezember 870,246.) Die Einnahmen der beiden lezten Jahre mit einander verglichen, kommen:

	1843.		1844.	
auf die Reisenden	5,436,929 Fr.	68 C.	6,166,548 Fr.	94 C.
auf deren Gepäck	340,301 —	50 —	394,731 —	12 —
auf Güterverfuhr	3,206,489 —	78 —	4,592,342 —	85 —
auf außerord. Erträgnisse . . .	10,718 —	37 —	76,870 —	40 —
zusammen	8,994,439 —	33 —	11,230,493 —	31 —

Allerdings war die 1843 im Betrieb befindliche ausgebeutete Bahnlänge nur 497 Kil., die 1844 befahrne aber 559 Kil. Inzwischen kamen doch in jenem Jahre nur 18,097 Fr. Einnahme, in diesem aber 20,090 Fr. uf jeden Kilometer. Am bemerkenswertesten ist das Steigen der Einnahmen für Güter, Gepäck ꝛc. Erst im Jahr 1837 hat man diesen Transport zu organisiren angefangen, und die Reisenden, welche 1840 noch 76 Prozent der Gesamteinnahme betrugen, 1841 noch 66 Prozent, 1842 für 63½ und 1843 für 61 Prozent, haben 1844 nur noch 55 Proz. oder stark die Hälfte eingetragen. Auch war die Anzahl der Reisenden im Verhältniß zur Eisenbahnlänge 1844 geringer als 1843, indem in diesem Jahr 6208, in jenem nur 6049 Reisende durchschnitlich auf jeden befahrnen Kilometer der Eisenbahn kamen; da die Reisenden jedoch durchschnitlich 1844 eine größere Meilenzahl zurücklegten als 1843, so ist der mittlere Durchschnitt der Personeneinnahme in jenem Jahr doch noch etwas größer als in diesem — 11,031 Fr. vom Kilometer 1844 gegen 10,960 Fr. 1843. Die leztern Zahlenverhältnisse beweisen daß die Zeit gekommen ist, wo die Fahrpreise wieder herabgesezt werden können, eher zu Gunsten als zu Schmälerung der Einnahmen. Wenn aber fiskalische Rücksichten für Herabsezung der Fahrpreise sprechen, so noch mehr Gründe der Billigkeit. Denn zur Anlage von Staats-

eisenbahnen trägt die gesamte Bevölkerung durch direkte und indirekte Steuern bei, und der kleine Gutsbesizer verhältnismäßig mehr als der reiche Kapitalist; es ist daher nur billig daß Jedermann, auch Handwerker und Landleute, nicht bloß die Vermöglichern, Nuzen davon ziehen. Für den Staat ist es jedenfalls vortheilhafter, wenn er ein und dieselbe Einnahme mehr durch die Menge als durch die Höhe der Preise erzielt.

Das für die Staatseisenbahn verausgabte Kapital betrug am 1. Januar 1845 die Summe von 144,746,774 Fr.; die Bruttoeinnahme erlief im lezten Jahre, wie oben angegeben, auf 11,230,493 Fr., wovon 5,692,787 Fr. als Unkosten des Betriebs und der Verwaltung für jenes Jahr abzuziehen sind. Die Reineinnahme gewährte daher dem Staate 3,77 Proz. Zinsen für das Gesamtkapital, weit mehr als jede andere Art Wegverbindung; gewöhnliche Kunststraßen bringen nicht viel mehr ein als sie zu unterhalten kosten, und außerdem werden Reisende und Güter auf der Eisenbahn um den halben Preis und viermal schneller mindestens als auf den Straßen verführt. Im lezten langen und kalten Winter hat die Verfuhr schwerer Güter eine ungeheuere Ausdehnung auf der belgischen Eisenbahn erhalten, fortwährend bewegten sich lange Züge von Frachtkarren hin und her; über 300 Wägen kamen täglich von Charleroi ꝛc. mit Steinkohlen in Brüssel an, und auf der ganzen Bahn wurden täglich mindestens 1000 Tonnen Kohlen gefördert. Ohne die Eisenbahn würden Brüssel, Antwerpen, Gent, Brügge, Mecheln und andere große Städte den äußersten Mangel an Brennmaterial erlitten, und die Noth der arbeitenden Klassen würde sich noch unermeßlich vermehrt haben. So hat sich das große Werk im vergangenen Winter, wo um die Jahreszeit der Osterblümchen, Veilchen, Maßlieben das Land

noch ein großes Eis- und Schneegefilde bildete, von einer neuen Seite als Wohlthat für das ganze Land, namentlich die ärmeren Klassen der Bevölkerung erwiesen.

Und dennoch soll Belgiens Bahnweg jezt erst durch die Privatindustrie seine Vervollständigung erhalten! Die Theilnahme des Staats an der Anlage und dem Betrieb dieser neuen Verbindungsmittel kann sich nicht unendlich außdehnen, er bricht vernunftgemäß nur die Bahn, wie ja oft auch in Industriezweigen, um die zweckgemäßeste Vollendung später der Privatthätigkeit anheim zu geben. Wie die großen Kriegsstraßen, so zieht er auch die Haubteisenbahnlinien, damit alle Theile des Landes sich an dieselben anschließen können; unmöglich aber kann er sich mit dem Ganzen beladen, es würde nur hemmen und stören, die Maschine würde zu verwickelt werden. Das in den Jahren 1834 und 1837 beschloßene Nez genügt im Allgemeinen dem Bedürfnisse der Regierung, unbeschadet einzelner Ergänzungen und Verbeßerungen; jezt ist die Zwischenkunft der Privatindustrie glücklich am Plaze. Dabei waltet noch der erfreuliche Umstand für Belgien ob daß fremde Kapitale, vorzüglich englische, ins Land strömen um derartige Anlagen zu unterstüzen und dadurch die Entwickelung der Landeswohlfahrt zu fördern und den belgischen Boden befruchten zu helfen. Die Kapitale, welche englische Gesellschaften auf Anlage von Eisenbahnen in Belgien hingewandt haben, erlaufen sich bereits auf erstaunliche Summen. Der belgische Minister der öffentlichen Bauten brachte an einem Tage im April 1845 vier Gesezvorschläge in der Kammer ein, durch welche die Ermächtigung zur Anlage von acht neuen Eisenbahnen an Privatgesellschaften, an deren Spize englische Kapitalisten stehn, bewilligt wird; die Länge dieser Bahnen beträgt 422½ Kilometer, und die Kosten dafür sind auf 101 Millionen

Fr. veranschlagt. Die neuen Bahnen (zusammen 560 Kilom., veranschlagt zu 150 Mill. Fr.) sind im Grunde Zweigbahnen der Staatshaubtbahn; sie nehmen von dieser ihren Ausgang oder führen zu derselben hin und vervollständigen hiedurch das ganze System. So erhält der richtige Grundsaz daß die Erbauung solcher Nebenlinien dem Bewerb der Privatgesellschaften zu überlaßen, nun mit einemmal eine vielseitige Anwendung *)

Auch neue großartige Kanalanlagen gehn mit den Eisen-

---

*) Von den neuen Linien ist der bedeutendsten eine die von Lüttich nach Namen durch das Maasthal: nicht bloß erhält sie durch die Gewerbthätigkeit in Fabriken, Berg- und Hüttenwerken dieses schönen Theils von Belgien eine besondere Wichtigkeit, sondern sie ist auch dazu bestimmt einen theilweisen Umschwung in die über Belgien gehnde Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich zu bringen. Später wird der geradeste Weg von Aachen nach Valenciennes und Paris über Lüttich, Namen, Charleroi, Bergen führen, statt daß man jezt auf der Eisenbahn den großen Umweg über Mecheln und Brüssel nehmen muß; auch wird der ganze Reichthum der Maas- und Sambrethäler doppelten Aufschluß nach Deutschland und Frankreich erhalten, vielleicht auch südlich über Luxemburg, Trier, auf deutschem Gebiete direkt nach der Schweiz. Durch die Anschließung der bereits in Arbeit begriffenen Sambre- und Maasbahn an die Linien des innern Frankreichs, und namentlich an die Straßburg-Pariser Bahn wird diese Richtung ebenfalls an Leben sehr gewinnen. Eine kaum minder für den innern Betrieb bedeutende Linie ist die von Löwen bis an die Sambre; durch dieselbe tritt der südliche Theil des Systems in direktere Verbindung mit dem mittlern, und es läßt sich hier ein großer Verkehr zuversichtlich voraussehen. Eine Menge anderer Linien sind dazu bestimmt den nördlichen Theil des Eisenbahnsystems mehr zu entwickeln und den Bedürfnissen der Gewerbthätigkeit vieler Städte und der sich um sie gruppirenden bedeutenden Orter ent-

bahnen Hand in Hand; so sind namentlich Kanäle im Werke von den beiden großen Kohlenbecken Belgiens nach Holland, um dort den belgischen Kohlen und andern Mineralien den Bewerb mit englischen und deutschen zu erleichtern, nämlich von dem um Charleroi nach Antwerpen, und von dem Lütticher nach Maestricht zum Anschluß an den großen holländischen Kanal nach Herzogenbusch. Von den Diensten welche die bereits ausgeführten Eisenbahnen und Kanäle Belgien geleistet haben, läßt sich sicher auf die nicht minder großen Vortheile schließen, welche die neuentworfenen ihm bringen werden: sie werden unmittelbar das Gedeihen aller der Landschaften fördern die sie durchziehen, den Wert des Grundeigenthums steigern, den Gewerbanstalten die Zufuhr ihrer Rohstoffe und den Absaz ihrer Erzeugnisse erleichtern, den Boden befruchten und die Schäze welche er einschließt zu Tage fördern helfen; kurz sie werden Belgiens Erzeugung stärken und mehren, und ihr gestatten mit größerem Vortheil den fremden Mitbewerb im Innern wie nach außen zu bestehn. Dabei verdient noch hervorgehoben zu werden daß die Fahrpreise und Wegezölle auf Eisenbahnen und Kanälen, sie mögen dem Staat oder Gesellschaften gehören, von der belgischen Regierung äußerst mäßig geregelt werden, mäßiger bisher als in sonst irgend

---

gegenzukommen. Die zwischen der Regierung und den betreffenden Gesellschaften stipulirten Bedingungen enthalten besondere Vorsichtsmaßregeln um Schwindeleien vorzubeugen: vor allem muß eine Bürgschaft von 10 v. H. des Kapitals der Gesellschaft niedergelegt werden; keine Enteignung und überhaupt keine Arbeit kann angenommen werden, eh nicht ein zweites Zehntel eingezahlt ist; keine Aktie kann vor Zahlung des dritten Zehntels auf den Träger ausgestellt werden, und endlich dürfen die Antheile vor Vollendung aller Arbeiten auf keine belgische Börse gebracht werden.

einem Lande, um auch hiedurch die Auß- und Durchfuhr, den ganzen Verkehr nach Möglichkeit zu heben.*)

Die Eisenbahn hat endlich den grösten Schnitt durch Frankreichs ehrgeizige Berechnung gemacht, indem sie den jungen Staat in Stand sezte, mehr als jenem lieb war und es erwartet hatte, eine von demselben nicht ganz abhängige Richtung zu verfolgen und seine Existenz von ihm nicht mit állzu großen Opfern zu erkaufen. Unter Frankreichs Schuze selbständig geworden, sah sich Belgien Anfangs haubtsáchlich auf diesen Nachbar gewiesen, und wirklich schien es sich demselben ganz zuzuwenden; das politische Intereße Frankreichs aber an einer nähern Handelsverbindung mit Belgien ward durch das Geschrei, den Eigennuz und die beschränkten Ansichten der französischen Monopolisten übertäubt. Inzwischen hatten sich Belgien und Deutschland zwei eiserne Arme entgegengeführt, und als diese sich endlich erreichten, als die Antwerpen-Kölner Eisenbahn vollendet war, da fiel es den beiden so lange getrennten stammesverwandten Nachbarn wie Schuppen von den Augen, sie erkannten sich wieder in gleichen Gefühlen und Anliegen, und schüttelten sich die Bruderhände, von deutscher Seite mit um so grösserer Aufrichtigkeit als das hartnäckige Festhalten Hollands an kleinlichen Spizfindigkeiten und einer selbsüchtigen Handelspolitik diesseits den lebhaften Wunsch

*) So ist der belgisch-rheinische Eisenbahntarif für Güterverfuhr vom 1 April 1845 an wieder bedeutend ermäßigt worden. Waren in einer Menge von 500 Kilogr. und drüber genießen von Köln nach Antwerpen eine Minderung von 25 Prozent des frühern Fahrpreises; Rohzucker werden jezt zu der wohlfeilsten Klasse des Gütertransports gerechnet; Eisen von Lüttich nach dem Rhein verführt, ebenso Zink von Stolberg oder Achen, das durch Belgien nach Frankreich transitirt, genießt 20 Prozent Ermäßigung 2c.

eingeflößt hatte Antwerpen als deutschen Hafen zu erringen. Doch noch einmal nahm der französische Einfluß in Belgien, unendlich überrascht durch die begeisterte Feier bei der Einweihung der Eisenbahn, alle Kräfte zusammen um den deutschen Gegner auß dem Felde zu schlagen, das gute Verständniß schien sich wieder zu trüben zwischen Belgien und Deutschland, ein Zollkrieg war auf dem Punkte außzubrechen, schon sah man — zu voreilig — schadenfroh die neuen Bande sich wieder auflösen. Noch einmal klopfte Belgien unterthänig an Frankreichs Industriepforten — die Antwort lautete wie früher, man war jezt nur noch sicherer wegen des neuen Zwistes auf der andern Seite, die Thüre blieb ihm wiederum verschloßen. Da ward denn der Zwist zwischen Belgien und Deutschland überraschend schnell beigelegt, es zeigte sich von neuem daß zwischen ihnen kein tiefer natürlicher Widerstreit der Intereßen besteht, und ein neuer Vertrag verknüpfte sie nun näher miteinander als vorher.

Doch eh wir auf diesen Haubtvertrag näher eingehn, müßen wir Belgiens äußern Handel in Betracht ziehen und sehen, ob in demselben die Ergebnisse auch wirklich den großen innern Anstrengungen entsprechen und dem Staat eine schöne Zukunft verheißen; oder wo dies nicht der Fall ist, wenn Belgien im Welthandel noch keineswegs eine bedeutende und sichere Stellung errungen, welche Wege dann einzuschlagen, wie das Ziel zu erreichen wäre. Von dem dann gewonnenen Standpunkte auß werden sich die von Belgien abgeschloßenen Verträge — ich hab hier natürlich nur den Zeitraum im Auge seitdem Belgien ein selbständiger Staat ist — richtig erkennen und würdigen laßen. Denn die äußere Lage dieses Landes erscheint wirklich im Allgemeinen anders, je nach dem Standpunkte von dem auß man sie betrachtet, woher sich auch die verschiedenen Ansich-

ten darüber erklären. Das belgische Finanzwesen z. B. stellt sich in einem sehr günstigen Lichte dar, wenn man den Betrag und die Art der Abgaben, die im Durchschnitt auf jeden Belgier kommen, mit denen vergleicht die in Frankreich, Holland und England auf den Kopf entrichtet werden müßen, und wenn man bedenkt daß ein großer Theil der belgischen Staatsschuld zu produktiven Werken im Lande verwandt worden ist, die nicht bloß Zinsen abwerfen, sondern auch den Verkehr des Landes im Innern wie nach der See und der Landgrenze begünstigen. Blickt man dagegen nur auf das rasche Anwachsen seiner öffentlichen Schuld während der kurzen Dauer seines Bestehns, auf die vielen Anleihen zu hohem Zinsfuße, so kann man sich einiger Bedenken nicht erwehren und möchte dem belgischen Haushalt eine andere Richtung wünschen, zumal schwierigere Zeiten eintreffen können.

II.

Die Begebenheiten der lezten fünfzehen Jahre; die lange Friedensdauer, und alle Anstrengungen welche Belgiens politische Selbständigkeit im europäischen Staatensysteme begründen halfen, haben ihm zum Absaze der manigfachen Erzeugnisse seines Fleißes doch weder einen großen Markt, wie das Rheinland im Mittelalter oder das weitaußgedehnte französische Reich unter Napoleonischer Herschaft, noch die niederländische Marine und die holländisch-ostindischen Kolonien späterer Zeit gegeben. Zu klein um für sich eine ganz unabhängige Handelspolitik durchführen zu können, obwohl es erstaunliche Anstrengungen dazu macht, und zu bevölkert und mit Gewerbanstalten aller Art zu besäet um großer außwärtiger Märkte entbehren zu können — es müßte so zu sagen unter der Last seiner eignen Erzeugung ersticken — schwankte es daher zwischen den Handelssystemen, den Nachbarstaaten und den mehr oder weniger strengen Mauthschranken die es begrenzen hin und her, ohne sich noch selber über die zu verfolgende Politik recht klar zu werden, und ward es von neuem, nur in anderer Gestalt als Schauplaz kommerzieller Gegenstrebungen, der politische Zankapfel unter den Nachbarn. Belgien ist für diese in jedem Betracht wegen seiner Lage, seiner Schäze und seines Fleißes von höchster Bedeutung, und daß solches von jeher aner-

kannt worden, dafür zeugt schon der Umstand daß die hervorragendsten Regenten von Karl dem Großen bis auf Napoleon und König Wilhelm I ihm ihre vollste Aufmerksamkeit zugewandt hatten.

Welchen Umfang der äußere belgische Handel hat und wie stark er zunimt, beweisen die seit dem Jahre 1835 erschienenen Übersichten desselben. Der ganze Betrag der Ein- und Außfuhren im allgemeinen Handel erlief nämlich auf einen Geldwert

im Jahre	1835	von	359,600,000	Fr.
„ „	1836	„	374,500,000	Fr.
„ „	1837	„	378,400,000	Fr.
„ „	1838	„	431,600,000	Fr.
„ „	1839	„	392,800,000	Fr. *)
„ „	1840	„	430,000,000	Fr.
„ „	1841	„	488,000,000	Fr.

im jährlichen Durchschnitte dieser Periode also auf 408,000,000 Fr. Derselbe stieg sodann

im Jahre 1842 auf 490,358,251 Fr. oder 82,300,000 Fr. über diesen Durchschnitt,

im Jahre 1843 auf 516,738,461 Fr. oder 108,700,000 Fr.,

im Jahre 1844 auf 589,500,000 Fr. oder 181,500,000 Fr. über jenen Durchschnitt.

Der belgische Handel hat mithin in seinem Ganzen noch nie so günstige Ergebnisse geliefert als während der Jahre 1843 und 1844, wo das neue Differenzialzollsystem noch nicht einwirken konnte. Das Jahr 1843 übertrifft die Handelsbewegung von 1842, bis dahin die günstigste, um 26½ Mill., die Durchschnitssumme der Jahre von 1838 bis 1842 aber um 70 Mill. Fr. oder 16 Prozent. Der

*) Dieses Jahr war für Belgien ein sehr kritisches.

Wert der allgemeinen Einfuhr betrug 1843 294,584,180 Fr., 6¼ Mill. oder 2 Proz. mehr als 1842 und 41 Mill. Fr. oder 16 Proz. mehr gegen den Durchschnitswert der Einfuhren von 1838 bis 1842; der Wert der allgemeinen Außfuhr stieg auf 222,154,281 Fr., über 20 Mill. höher als 1842, wo er nur 201,970,588 Fr. betragen hatte. Im Jahr 1844 betrug aber der Wert der allgemeinen Einfuhr noch nahe 12 Mill. Fr. oder 4 Proz. mehr als 1843, der Wert der allgemeinen Außfuhr sogar 61 Mill oder 27 Proz. mehr als 1843.

Wollte man nun jedoch von dieser beträchtlichen Zunahme des allgemeinen belgischen Handels auf eine gleiche Zunahme des besondern Handels, d. h. des Außtausches von bloß belgischen Erzeugnissen gegen fremde zum eigenen Verbrauche schließen, so würde man sich täuschen und zu den irrigsten Folgerungen verleiten laßen. In dem Misverhältnisse zwischen dem Wachsen des allgemeinen und dem des besondern Handels liegt vielmehr gerade der Beweis von der gedrückten Lage der belgischen Industrie, sowie ein entscheidendes Moment für das richtige Verhalten des jungen Staats nach außen. Der Betrag des besondern belgischen Handels belief sich nämlich nach amtlichen Angaben:

im Jahre	Einfuhren (zum Verbrauch)	Ausfuhren (an belg. Erzeugnissen)	Zusammen
1838 auf	201,204,381 Fr.	156,851,054 Fr.	358,055,435 Fr.
1839 „	179,297,766 Fr.	137,892,819 Fr.	317,190,585 Fr.
1840 „	205,610,862 Fr.	139,628,781 Fr.	345,239,643 Fr.
1841 „	210,029,933 Fr.	154,138,707 Fr.	364,168,640 Fr.
1842 „	234,247,281 Fr.	142,069,162 Fr.	376,316,443 Fr.
1843 „	216,417,629 Fr.	156,229,238 Fr.	372,646,867 Fr.
1844 „	202,700,000 Fr.	173,700,000 Fr.	376,400,000 Fr.

Ich hab obige Nachweisungen an die Spize gestellt, weil darauß folgende für die Beurtheilung der außwärtigen

Handelsverhältnisse Belgiens wichtige Thatsachen klärlich hervorgehn: Der allgemeine Handel Belgiens übertrifft den besondern um ein Bedeutendes, und zwar in einem von Jahr zu Jahr steigenden Verhältnisse; 1838 verhielten sich beide wie 431 : 358 oder wie 100 : 83, 1843 aber wie 516 : 372 oder wie 100 : 72, in dem lezten günstigsten Jahr 1844 aber sogar nur wie 589 : 376 oder wie 100 : 64. Hierauß folgt daß der Transit- und Spedizionshandel nicht nur an sich eine große Wichtigkeit für Belgien hat, sondern daß er auch in einem weit höhern Verhältnisse wächst als der eigene Bedarfshandel; daß derselbe ferner dem Lande die traurige Lage der heimischen Industrie noch erträglich macht, und mithin die höchste Rücksicht verdient. Während der allgemeine Handel Belgiens in den Jahren 1838—44 um mehr als 158 Mill. Fr. gestiegen ist, hat der besondere Handel nur um kaum 18½ Mill. Fr. zugenommen, und, wohl zu merken, die leztere Zunahme betrifft zudem bis 1843 lediglich die belgischen Einfuhren zum eigenen Verbrauch, während die Außfuhren an belgischen Erzeugnissen sogar in dem günstigen Jahre 1843 noch nicht ganz die Größe der Außfuhren von 1838 wieder erreichten! Man ist daher berechtigt anzunehmen, daß Belgien ohne den Anwachs seines Durchfuhrhandels, der zumeist nach Deutschland geht, und der im Jahr 1844 gegen den von 1843 — man erstaune — um 66 Prozent zugenommen hat, gegenwärtig mit der allerdrückendsten Noth zu kämpfen haben würde. In dem Vergleiche jener beiden Tabellen des allgemeinen und des besondern Handels liegt eine innere Nöthigung für Belgien, die Blicke mehr und mehr auf die Benuzung seiner günstigen Lage und auf Erleichterung seiner Verkehrsverhältnisse mit Deutschland zu lenken. Auffallend erscheint ferner noch daß die Einfuhren im besondern Handel die

Ausfuhren so weit übersteigen. Im Jahr 1843 betrug die Einfuhr zum Verbrauche 216,417,629 Fr., 17½ Mill. Fr. oder 8 Proz. weniger als 1842 (indessen 10½ Mill. oder 5 Proz. mehr als die Durchschnittssumme der Einfuhrwerte von 1838—42), dagegen die Ausfuhr belgischer Erzeugnisse bloß 156,229,238 Fr. Nur zweierlei kann dieses Misverhältniss zwischen den Werten der Ein- und Ausfuhr wieder ausgleichen und das Land vor Verarmung bewahren: erstens ein lebhafter Schmuggel von Belgien aus nach den verschiedenen Nachbarländern, haubtsächlich wohl von Tabak und Kaffee nach Frankreich *); sodann der wichtige Durchfuhr- und Förderungshandel (der Überschuß des allgemeinen Handels über den besondern), der ebenfalls eine Menge Geld ins Land bringt, mithin Mittel gewährt zur Herstellung des Gleichgewichtes zwischen den Ein- und Ausfuhrwerten. Dies bekräftigt noch die oben ausgesprochene Ansicht daß Belgien ohne das Anwachsen seines Generalhandels sich in Noth befinden und der Verarmung entgegeneilen würde.

Liegt nun darin daß Belgiens allgemeiner Handel beträchtlich zugenommen hat, sein besonderer sich beinahe gleichgeblieben ist und seine Ausfuhren an eigenen Erzeugnissen (mit Ausnahme nur des lezten Jahrs 1844) etwas abgenommen haben, allerdings die dringendste Aufforderung der einheimischen Industrie neue Märkte aufzuschließen, so doch nicht

*) Dessenungeachtet wollte der Finanzminister Mercier den Tabak so hoch besteuern und monopolisiren — es hätte offenbar nur im französischen Interesse gelegen — daß das französische Tabakmonopol kein Hinderniß mehr gegen die Zollvereinigung Belgiens und Frankreichs gebildet haben würde. Vorwand war das Bedürfniß des belgischen Schazes. Der Landtag wies indessen den Entwurf so wie er war zurück, nachdem Spott und Haß ihn schon zerfezt hatten. Da die Einkünfte des Staats seitdem beträchtlich stiegen, erhielt dieser Beschluß eine zwiefache Rechtfertigung.

minder auch die Mahnung nichts zu versäumen was den allgemeinen Handel, gerade die Quelle der Wohlfahrt die sich so ergiebig und unerschöpflich zeigt, erweitern und fördern kann. Man muß aber gestehn daß gerade diese Seite von den belgischen Ministerien bis auf die jüngste Zeit vernachläßigt worden ist; selbst bei dem kühnen Entschluße das Land auf Staatskosten mit einer Eisenbahn zu beschenken, schwebte weniger das Intereße des allgemeinen Handels und die Bedeutung der Lage Belgiens gegen Deutschland als die Hoffnung vor, der belgischen Industrie größern Absaz in den Nachbarländern zu verschaffen. Erst der Vertrag mit dem deutschen Zollverein vom 1. Sept. 1844 ist der erste gewichtige Schritt Belgiens auß jener engen Ansicht in die Bahn einer höhern Handelspolitik, die, sich stüzend auf die natürliche Lage des Landes, mit dem allgemeinen Handel die eigene Wohlfahrt und auch den eigenen Bedarfshandel mit den überseeischen Ländern, die allein den Haubtfabrikaten Belgiens erweiterten Absaz versprechen, zu fördern sucht. Wenn aber der allgemeine Handel schon bei der bisherigen Zurücksezung so wichtige Erfolge zeigte, so ist zu hoffen daß er nun, nachdem ihm die freiere Bahn gebrochen, noch viel schönere Ergebniße liefern werde *).

Nach dem Abfalle von Holland und dem Verluste des niederländischen Marktes giengen die Erwartungen der belgischen Industrie, von politischen Sympathien bestärkt, natürlich zuerst nach Frankreich. Man erinnerte sich, wie gewöhnlich in solchen Fällen mit Übertreibung, daß die belgische Industrie unter der Napoleonischen Herschaft sich in mancherlei Hinsicht aufgenommen hatte; verschloßen sich ihr

*) Ich schrieb Obiges vor dem Bekanntwerden des belgischen Handels von 1844, der das Gesagte überraschend bestätigt hat.

auch während der Kontinentalsperre die Zugänge zu der neuen Welt, so hatte sich ihren Erzeugnissen dagegen fast das ganze Abendland geöffnet. Man übersah vorerst die politische Seite der Frage, daß ein Anschluß nämlich an das französische Zollsystem Belgien thatsächlich zu einer französischen Provinz machen würde, indem bei engem Verbande 4 Millionen sich nicht gegen 35 Millionen eines einigen Staates selbständig erhalten können; man schien die Abhängigkeit, den Druck unter den französischen Satrapen und dem französischen Zentralisazionswesen vergeßen zu haben, und gar nicht daran zu denken daß Belgien durch eine engere Verbindung mit Deutschland in politischer wie gewerblicher Hinsicht vielfach gewinnen würde. Hiezu kamen von französischer Seite zwar nicht Opfer der Industrie, wohl aber Lockungen aller Art, zumal seitens der Presse, vom Journal des Débats wie vom National. Die Verfechter des Anschlußes Belgiens an Frankreich stützten sich vornehmlich auf die Napoleonische Zeit. Damals, sagten sie, stunden die Intereßen der beiden Nachbarländer doch in gar erstaunlichem Einklange, warum sollten sie es jezt nicht mehr? Frankreich hat Überfluß an Erzeugnissen des Geschmacks und des Luxus darzubieten, Weine, Brantweine, seidene und baumwollene Gewebe, Artikel der Mode und Kunst; ihr Belgier habt Überfluß an solideren Erzeugnissen, Brenn- und Rohstoffe zumal, die überall der Kunsterzeugung zu statten kommen, Kohlen und Eisen, sodann Rindvieh, Pferde, Leder, Wolle, fettes Getreide und dergleichen. Die innige Durchdringung beider Industrieen würde die Fortschritte beider Länder beleben. Die Zeit nahe wo Belgien nicht mehr vereinzelt bestehn könne; von einer dreifachen Zollkette berannt, müße es getrennt in der Vollblütigkeit seiner eigenen Erzeugung ersticken. Es müße sich aber durchaus Frankreich zuwenden, d. h. einverleiben, denn

sonst falle es dem Zollvereine anheim, von dem es doch bei weitem nicht so viel zu hoffen hätte. Der holländische Markt sei zu klein als daß er Belgien genügen könnte, es bleibe ihm nur die Wahl zwischen Frankreich und Deutschland, und wie es da noch ein Bedenken tragen könne? Selbst die deutschen Zeitungen gestünden (es ist leider zum Theil wahr) offen zu daß in merkantiler Hinsicht sich Belgien unbedingt für Frankreich zu entscheiden hab, und was sie von politischen Rücksichten sagten, entbehre alles Grundes. Frankreich biete Belgien den größern Markt, sein Verkehr mit Frankreich sei schon gegenwärtig der lebhafteste; denn derselbe hab während der siebenjährigen Periode von 1835 bis 1841 an Aus- und Einfuhr im jährlichen Durchschnitt 120,000,000 Fr. betragen und sei in den letzten Jahren bedeutend gestiegen, 1841 auf 134,000,000 Fr., während der Verkehr Belgiens mit dem Zollvereine in derselben Periode im jährlichen Durchschnitt nur 50,800,000 Fr. betrage und keine Zunahme zeige. (Ich werde diese Behauptungen später beleuchten.) Darum könne Belgiens Wahl nicht zweifelhaft sein, um so weniger als der Zollverein zwar Belgiens bedürfe, aber nicht umgekehrt. Der Zollverein bedürfe des Meeres, der belgischen Häfen, Kanäle und Eisenbahnen, sowohl um seine Handelsmacht zu konsolidiren (sehr wahr!), als auch um der holländischen das Gegengewicht zu halten, ja um auch wo möglich den Handel von Rotterdam und Amsterdam in sein System zu ziehen.

Diese Reden und Lockungen, unterstützt theils durch künstliche Zahlengruppirungen, theils durch die tief gedrückte Lage des belgischen Linnengewerbes und der übrigen Manufakturen Flanderns, die den Verlust des holländischen Marktes nicht verschmerzen konnten, riefen im Julius 1842 endlich einen Handels- und Zollvertrag zwischen Frankreich und Belgien unter dem bescheidenen Namen der Linnenüber-

einkunft hervor — ein Meisterstück französischer Politik. Der Schritt erschien für Belgien um so bedenklicher als sich schwer begreifen ließ, wie man auß bloßer Zärtlichkeit für die Linnenindustrie, die zudem ob der geringfügigen Vortheile die ihr gewährt wurden mehr einem Vorwande als etwas anderm glich, blind sein solle für die Selbständigkeit und Zukunft des Staats. Natürlich sah man daher den „geheimen Gedanken“ der belgischen Umwälzung — Anschluß an Frankreich — in dem Vertrage wieder auftauchen; selbst in den politischen Kreisen Brüssels schien der Glaube festzustehn, der nächste europäische Krieg werde Belgien Frankreich einverleiben, und die Gefahr welche in der Gährung der Flamingen für die Stellung mancher Männer im Staate zu keimen schien, mochte, so fürchtete man, diese antreiben sich dem Nachbar entschieden zu nähern. Eben weil man dieses einsah, weil der Vertrag auf der andern Seite, wo nicht lebhaften Schreck, so doch das unbehagliche Gefühl einer Unsicherheit einflößte und vielen die Augen öfnete über das Ziel welchem die zeitherigen belgischen Kabinete mehr oder minder bewust entgegengiengen, hatte er das Gute daß er Deutschland auß zu großer Sorglosigkeit aufweckte, daß man bei uns anfieng die Strebnisse der Flamingen und die Anliegen von ganz Belgien beßer zu würdigen und bestimmter darauf drang, Belgien so viel möglich entgegenzukommen. Eine längere Täuschung war fortan unmöglich. Indem aber Frankreich, gefesselt durch das Intereße seiner eigenen Linnenfabrikanten, der Hütten- und Waldbesizer und anderer Industriellen, in jener Übereinkunft auf halbem Wege stehn geblieben war, so fiel das Ergebniß, wie gewöhnlich das jeder halben Maßregel, ganz anders auß als es gehofft hatte: die belgischen Erwartungen, die man so lange genährt und geschmeichelt hatte, blieben unerfüllt, und dieser geringe Erfolg

eben rief eine Rückwirkung in Belgiens Stimmung hervor, die den in Deutschland wach gewordenen Wünschen zu Hülfe kommen und ihnen den Boden bereiten muste. Enthielt die Übereinkunft nicht auch wirklich Verlezendes für Belgiens Selbstgefühl? So weit sie trägt, unterwarf es sich unbedingt Frankreichs Gutdünken, ohne irgend selbstthätig darauf einwirken zu können. Im deutschen Zollvereine hat jeder Staat eine gleichberechtete Stimme, Belgien dagegen hatte bei allen Zollveränderungen die nach dem Vertrage von 1842 vorgenommen werden durften, gar keine Stimme noch ein Einspruchsrecht, es sei denn die Aufkündung des Vertrags selbst in der vorgeschriebenen Zeit. Ein solches Anschmiegen an den französischen Willen, eine solche Unterordnung und Hingebung an den Geist des französischen Handelssystems war von einem Kabinet außgegangen, das man sogar noch den gemäßigten Außdruck des Systems der „wallonischen Doktrinäre“ nennt! Wahrlich, das politische System Belgiens kann gründlich nur dadurch unabhängig werden, daß die Flamingen auß dem Zustande der Unterdrückung zur Anerkennung ihrer Rechte durchdringen und diejenige Theilnahme an der Leitung der Staatsgeschäfte und in der Verwaltung gewinnen die ihnen gebührt.

Bei Veröffentlichung des Vertrags vom 16. Julius 1842 schien man ziemlich allgemein anzunehmen er stipulire für Belgien große Vortheile. Der Schein sprach dafür, und die Zahlenbeweise in den Pariser und Brüsseler französischen Blättern erhuben ihn fast zur Gewisheit. Ich bestritt es sofort in der Allgemeinen Zeitung von Paris auß, wo ich mich zufällig auf der Durchreise von England nach Südfrankreich befand und von dem Vertrage aufs schmerzlichste berührt ward; die Erfahrung hat mein Urtheil bestätigt. „Von sehr zweifelhaftem Vortheil für das belgische Linnengewerbe, sagte ich, ist der Vertrag nicht nur ein politischer

Fehler, sondern auch ein Misgriff in Betreff der übrigen belgischen Gewerbs-, Handels- und Schiffahrtsangelegenheiten die er in Schatten stellt — ein Fehlgriff, den nur die Außdehnung der Frankreich zugestandenen Vortheile auf den Zollverein in etwa verbeßern könnte. Belgien bezahlt die Übereinkunft vom 16. Julius sehr theuer um — was zu erreichen? Daß die hohen französischen Zölle auf belgische leinene Garne und Gewebe nur nicht noch mehr erhöht werden. Träfen aber auch alle die Vortheile für das Linnengewerbe ein, die man von dem Vertrage mit Übertreibung erwarte, so sei er darum doch materiell noch nicht gerechtfertigt: bei einem Vertrage seien nicht bloß die Licht-, sondern auch die Schattenseiten zu erwägen, und Vortheile, wie groß auch, dürften nicht den Außschlag geben, wenn sie durch noch größere Nachtheile erkauft werden müsten, wie hier der Fall zu sein scheine. Schon in den materiellen Zugeständnissen fehle Gegenseitigkeit: der bereits unmäßige französische Linnenzoll bleibe nur gegen Belgien wie er war, während dieses von drei wichtigen französischen Außfuhrartikeln die Zölle und Verbrauchsabgaben herabseze und zugleich dem französischen Handelssystem, sich ihm unterordnend, sein ganzes Gewicht leihe. Wenn Frankreich sage, Belgien führe mehr nach Frankreich auß als nach dem Zollverein oder als nach Holland, oder als nach England, darum heische sein Vortheil den Vertrag abzuschließen, so sei dieser Schluß falsch. Denn sich Frankreich unterordnen heiße sich zugleich von Deutschland, England, Holland entfernen, die ganze günstige Lage Belgiens zur See und zwischen England und Deutschland, alle seine Häfen bloßstellen, seiner eigenen Schiffahrt Schläge versezen, ohne Außsicht auf Ersaz von Seite Frankreichs, dessen Außfuhrland es nimmer werden könne, da dieses eigene ihm bequemer gelegene Häfen besize." Aber das wichtige belgische Linnengewerbe, entgegnete man, muß doch gewinnen,

da es keinem so hohen Eingangszolle in Frankreich unterliegt als das britische. Auch diese einzige Belgien günstige Stipulazion muste sich als trügerisch erweisen. „Was will Frankreich," stellte ich gleich damals entgegen, „durch die Erhöhung der Linnenzölle bewirken? Darf man nicht annehmen es spiele bloß eine Posse, so will es den Absaz fremder Linnenzeuge auf seinen Märkten zu Gunsten der eigenen beschränken. Frankreich muß daher wißen daß das Belaßen des alten Zolls gegen Belgien die Erreichung dieses seines Ziels nicht hindern werde, oder die Zollerhöhung steht mit seinem Vertrage in Widerspruch. In der That, alles wohl erwogen, sei daran nicht im mindesten zu zweifeln. Im Linnengewerbe erzeuge Belgien für etwas über 60 Mill. Fr., Frankreich fünfmal so viel (in Eisen damals sogar über zehenmal so viel — Belgien für 40, Frankreich für 150 Mill. Fr. — bloß in Steinkohlen übersteigt die belgische Erzeugung die französische, deren Einfuhr aber kann Frankreich nur zu seinem eigenen Nachtheil und nie bedeutend beschränken). Nicht den belgischen Mitbewerb fürchte Frankreich — ob auch die Meinung einiger Industriellen davon abweiche — noch könne es ihn ernstlich fürchten, sondern es scheue die britische Maschinenkraft, die britischen Kapitale, die britische Uebermacht zur See. Einen Beleg dazu bilde auch der Umstand daß das belgische Linnengewerbe sich nicht minder als das französische durch den britischen Mitbewerb gedrückt fühle. Der höhere Schuz komme aber wesentlich dem französischen zu gute, und daher sei kein Grund vorhanden anzunehmen in Folge des Vertrags werde sich das frühere Verhältniss zu Gunsten Belgiens ändern. Wohl aber sei zu fürchten es werde sich troz seiner Opfer zu seinem Nachtheil gestalten, und das würde um so verdrieslicher seyn als Frankreich wahrscheinlich schon auß Rücksicht für den Absaz seiner Weine und Modewaren nach Belgien sich

gemüßigt gesehen hätte den Linnenzoll gegen diesen Staat nicht zu erhöhen, was derselbe nun als ein Zugeständniss so theuer erkaufe. Immerhin sei das französische Linnengewerbe in Frankreich gegen früher in ein günstigeres Verhältniss gekommen als das belgische, der höhere Schuz werde englische Maschinen, Kapitale und Arbeiter nicht nach Belgien, sondern natürlich gleich nach Frankreich ziehen, nach den für den gesamten französischen Handel am günstigsten gelegenen Punkten. Sobald die höhern Leinenzölle erst bloß in Aussicht gestellt wurden, legten bereits Engländer mit englischem Gelde große Flachsspinnereien in Frankreich an; auch sei bekannt geworden daß die hohen Zölle gegen England britischen Unternehmern im voraus auf viele Jahre gewährleistet worden, um sie zur Verwendung ihrer Kapitale auf französischem Boden zu vermögen. Und während so in der Stille alles geschehen sei um die französische Linneninduſtrie in Stand zu sezen die belgische zu überflügeln, hab man zu den Belgen gesagt um sie zu überlisten: wir wollen euch auf unserm Markte vor dem „treulosen“ Albion begünstigen, wenn ihr uns dafür drei- und sechsfach so große Vortheile einräumt! Wer weiß es nicht, in der Noth greift der Mensch nach dem Strohhalme, und Fabrikanten im Drucke lauschen gern jedem Sirenengesang und gehören ganz dem Manne der, ihren Vorurtheilen schmeichelnd, ihnen goldene Berge verheißt. Wie leicht wandern ferner brodlose Arbeiter von England und Irland nach Frankreich hinüber! Im Sommer 1842, wo im Inselreiche Theuerung und Arbeitsmangel herschten, sah ich selbst mit den Dampfschiffen auß London, Southampton, Brighton ganze Scharen von Iren und Engländern Arbeit suchend nach Havre oder Calais ziehen. Bloß zwischen Paris, Rouen und Havre hielten sich an 20,000 Briten auf, zum Theil beschäftigt am Eisenbahnbau im freundlichen Seinethal. Die Leute zogen nicht über

Ostende und Antwerpen nach Belgien, wo Hände genug sind, sondern nach Frankreich, wo sie die Woche durchschnittlich eine Guinee verdienten. Ja, es ist möglich daß selbst auß Belgien, falls es sich Frankreich hingäbe, Gewerbkräfte besonders in Arbeitern und Kapitalen nach Frankreich wanderten, die Heimat ihrem traurigen Geschick überlaßend (wie man es in der neuesten Zeit schon wirklich gesehen hat, indem belgische Fabrikanten ihre Anstalten mit den geschicktesten Arbeitern nach dem französischen Boden übersiedelten). Denn da die belgische Industrie alsdann doch einmal völlig dem Impulse Frankreichs folgen müßte, so würde sie sich auch in der dann ihr natürlichen Richtung dem Mittelpunkte zu bewegen, um aller der Vortheile theilhaft zu werden die der französische Markt und Handel ihr böten. Sie wäre dem französischen Zoll- und Handelswesen untergeordnet, allen seinen Nachtheilen und Beschränkungen unterworfen, ohne doch damit zugleich auch die Vortheile der französischen Industrie zu genießen. Endlich hat sich Belgien in dem Vertrage noch eine Beschränkung seines Durchfuhrhandels gefallen lassen müßen, zwar nur in einem Artikel — linnene und hänfene Garne und Gewebe — und bloß nach Frankreich, allein derlei Beschränkungen wirken auch auf andere Handelszweige ungünstig zurück und stören oft die freundnachbarlichen Beziehungen mit andern Staaten. So sah sich Belgien gezwungen Holland andere Zugeständnisse dafür zu machen daß dieses einwilligte auf die Versendung von Linnenwaaren Maas aufwärts nach Frankreich zu verzichten. Jedenfalls läuft diese Bestimung des Vertrags stracks gegen das große Anliegen Belgiens an der Entwickelung seines allgemeinen Handels. Alles zusammengenommen waren die Vortheile des Vertrags für Belgien mindestens sehr zweifelhaft, die Vortheile dagegen die es Frankreich zugesteht, klar wie Sonnenlicht: während die Erleichterungen die es den

Weinen, Seidenwaren und dem Salze Frankreichs gewährte, den Absaz dieser Erzeugnisse vermehren musten, ließ es seinem eigenen Handelssystem Fesseln anlegen, die ihm allerlei nachtheilige Verwickelungen bereiten konnten und bereitet haben.

„Durch die Erhöhung des Zolls auf Leinengarn und -Gewebe," sagt der französische Handelsminister in seinem Berichte über den französischen Handel vom Jahr 1842 mit der treuherzigsten Miene, „wollten wir unsere Industrie schüzen, ohne jedoch Belgien, dessen gewerbliche Entwickelung mit der unsrigen auf so ziemlich gleichem Fuße steht, zu schaden. Für diese Rücksicht bestimmt der Vertrag vom 16. Jul. dagegen zu unsern Gunsten: 1) Belgien hat die Verbrauchssteuer auf unsere Weine um 25 Prozent und die Einfuhrzölle zu Lande und zur See von 2 Fr. auf ½ Fr. vom Hektoliter für den Wein in Fäßern, und von 15 Fr. 92 Cent. auf 2 Fr. für den Wein in Flaschen herabzusezen; 2) der Zoll auf französische Seidenwaren wird um 20 Prozent erniedrigt; 3) Belgien besteuert unsre Salzeinfuhren um 7 Prozent geringer als die Salzeinfuhren anderer Länder." Obendrein muste Belgien in Bezug auf leinene und hänfene Garne und Gewebe nicht nur seinen Transit beschränken, sondern auch gegen alle andern Nazionen die hohen französischen Zölle bei sich einführen; was natürlich der deutschen Linnenindustrie weh that und ihm in der Folge, nachdem es die auch auf den Zollverein außgedehnten Begünstigungen hinsichtlich der Zölle von Wein und Seidenwaren wieder zurückgenommen hatte, die gerechtesten Repressalien von Seite des leztern zuzog. Noch einmal, alle jene Vortheile hat Frankreich bloß dafür erlangt daß es seine schon so hohen Leinwandzölle nicht für Belgien noch mehr erhöht hat. Wie dann aber, wenn Belgien nach dem Beispiele Frankreichs gleichfalls seine Zölle auf Weine, Seidenwaren,

Salz zu erhöhen oder gegen Frankreich nur dann auf dem alten Fuße zu belaßen gedroht hätte, wenn dieses seinerseits die Leinwandzölle nicht erhöhte? Würde es dieses für Frankreich ziemlich gleichgültige Zugeständniſs nicht umsonst und ohne Verfeindung mit den übrigen Nachbarn erlangt haben? Der französische Handelsminister selbst bestätigte meine Ansicht daß die Nichterhöhung des Leinwandzolles gegen Belgien für dieses eben keine sehr große Wohlthat, für Frankreich kein namhaftes Opfer war, ungeachtet die Franzosen neuerdings das alte Spiel wieder beginnen, drohend jenen Unterschiedszoll aufzuheben wenn Belgien den zweideutigen Vortheil nicht durch neue Opfer erkaufe. Denn der Minister sagt in seinem Vortrage weiter: der belgische Vertrag hindere nicht die fernere Erhöhung der französischen Zölle auf Leinengarn und Gewebe, wenn solche nöthig erscheine, sie könnte hinsichtlich Belgiens keine andere Wirkung haben als die Zolldifferenz zu seinen Gunsten zu erhöhen. Dieser Umstand würde jedoch für die französischen Spinnereien „durchauß keine nachtheiligen Folgen äußern," weil die vermehrte Begünstigung — man merke wohl — „einem Lande zu statten käme das höchstens den siebenten Theil der französischen Gesamteinfuhren an Linnen beitrage, indem Belgien von 7,629,000 Kilo Linnengarn die Frankreich gegenwärtig einführe, nicht mehr als 1,079,000 Kilo liefere. Auch sei seit dem Abschluße des Vertrags mit Belgien die allgemeine Einfuhr von linnenen und hänfenen Geweben von 7,601,000 Kilo auf 4,200,000 Kilo herabgesunken." Der ganze Trost den die belgischen Staatsmänner für ein solches klägliches Ende all ihrer großen Hoffnungen aufbringen können, beschränkt sich auf die Behaubtung daß ohne den Differenzialzoll die belgische Linnenaußfuhr nach Frankreich noch beträchtlicher abgenommen haben würde; d. h. sie gestehn

ein: Belgien hat alle obigen Vortheile geopfert und den Zollverein zu, glücklicher Weise vorübergehenden, Repressalien genöthigt, nur um seinen Linnenabsaz nach Frankreich etwas langsamer einzubüßen und die Krankheit und Noth dieses Gewerbzweiges zu verlängern. Darf man unter solchen Umständen Belgien rathen auf dem betretenen Wege zu beharren? Gewis nicht! Vielmehr muß es zu seinem Heile eine freiere Handelspolitik einschlagen, die mit seiner Lage, seinen Verhältnissen und Gesamtbelangen in natürlichem Einklange steht; es darf seine Blicke nicht in den monopolisirten Kreis Frankreichs bannen laßen, es muß sie weit umher auch nach den übrigen Nachbarländern und auf die See richten die es so bequem mit andern Erdtheilen verbindet.

Die neuesten französischen und belgischen Handelsberichte bekräftigen das Gesagte. Während der neun ersten Monate der Jahre 1842 — 43 — 44 führte Frankreich zu seinem eigenen Verbrauche ein:

Linnene und hänfene Garne:

1842.	1843.	1844.
9,513,100 Kilogr.	5,511,500 Kilogr.	6,356,900 Kilogr.
Gewebe:		
3,707,000 Kilogr.	2,204,000 Kilogr.	2,300,100 Kilogr.

Diese Einfuhr hat mithin 1843 und 1844 kaum noch zwei Drittel dessen betragen was sie während derselben Zeit 1842 betrug, und noch weniger als 1841, bevor die gefeierte Uebereinkunft geschloßen ward. Wenn die französische Linneneinfuhr im Jahr 1844 gegen 1843 wieder etwas steigt, so ist dabei zu bemerken daß dieses Steigen von der Zunahme der Einfuhr britischer Garne und Gewebe abhängt, nicht von der belgischer, wie auß Folgendem erhellt. Die französische Zolleinnahme von der Linneneinfuhr während der

ersten neun Monate erlief nämlich 1841 auf 57 Fr. für den metrischen Zentner, 1843 nach der Zollerhöhung auf englische (deutsche ꝛc.) Garne und Gewebe im Durchschnitt auf 81 Fr. für den metr. Ztr., 1844 aber bereits unter denselben Umständen auf 85 Fr. für den metr. Ztr. Diese Erhöhung erscheint durchauß nur möglich durch eine verhältnismäßige Zunahme der englischen Einfuhr, auf welcher ja der höhere Zoll lastet; hätte die belgische Einfuhr zugenommen, wie ihr die Begünstigung gegen England zu verheißen schien, die dazu aber viel zu geringfügig war, so würde der durchschnitliche Zollertrag für jeden Zentner sich offenbar verringert haben. Veranschlagt man nach jenen Angaben die belgische Einfuhr an Leinwand nach Frankreich so hoch als möglich, so wird sie für das ganze Jahr doch kaum 2 Millionen Kilogr. überschreiten; während man sich noch recht gut erinnert daß im Laufe der Unterhandlungen über die Übereinkunft von 1842 Frankreich die zukünftige Einfuhr belgischer Leinwand auf mindestens sechs Millionen Kilogr. schätzte und auf diese Summe seine Gegenforderungen an Belgien gründete. Früher hatte die Einfuhr von belgischen Linnen nach Frankreich doch 4 Mill. Kilogr. betragen, die Übereinkunft sollte sie erhöhen, und statt dessen ist sie auf die Hälfte herabgesunken! Wo sind nun die großen Vortheile des Juliusvertrags? Und dennoch droht Frankreich mit Nichterneuerung der Übereinkunft — auch jene geringe Einfuhr dünkt es noch zu groß — um Belgien zu zwingen, wenn es so thöricht ist sich zwingen zu laßen, ihm neue Bewilligungen zu machen, womit bereits durch den belgischen Beschluß vom 13 Oktober 1844 in Hinsicht auf französische Baumwollwaren wirklich der Anfang gemacht worden ist. Heißt das nicht unterhandeln?

Ohne Zweifel liegt der belgischen Regierung die Pflicht

ob auß allen Kräften dahin zu trachten dem Lande das wichtige Linnengewerbe zu erhalten. Diese Pflicht ist den Staaten unseres Kontinents gemeinsam, namentlich Deutschland, Frankreich und Belgien, weil ein großer Theil ihrer gesamten öffentlichen und besondern Ökonomie von Alters her auf dem Linnengewerbe und der Thätigkeit die es in Bewegung bringt beruht. Sie alle haben die dringende Aufgabe ihre altheimatliche Linnenindustrie vor den fremden Einwirkungen und Gefahren die sie in ihrem tiefsten Leben bedrohen, sicher zu stellen. Diese sind aber zweierlei Art. Einmal hat der Druck des Linnengewerbes in Belgien wie in Deutschland einen Haubtgrund in der außerordentlichen und immer zunehmenden Außdehnung der Verarbeitung und des Verbrauchs von Baumwolle, die natürlich auf den Flachsbau gleichwie auf die Leinenspinnerei und -Weberei nachtheilig einwirken muste.*) Hiedurch ist gleichsam der Standpunkt des bisherigen Industriewesens unserer Kontinentalländer verrückt worden, und es ergibt sich somit von selbst als die besondere Aufgabe für deren Regierungen durch die umsichtigste Pflege und den möglich größten Schuz aller Zweige des Linnengewerbes das innere Gleichgewicht zwischen den Produkzionsverhältnissen des Leinens und der Baumwolle wiederherzustellen. Sodann liegt die Gefahr in der Überlegenheit welche England durch seine Maschinenkraft, Geldmacht und seinen Besiz fast überwältigend auf die alten Gewerbe des Kontinents außübt. Schuz gegen

*) Das Umlaufschreiben eines Handlungshauses in Manchester gibt die Zahl der in den Baumwollfabriken in Wirksamkeit befindlichen Spindeln wie folgt an: in Großbritannien 14,000,000, in Frankreich 3,500,000, in den nordamerikanischen Freistaaten 2,900,000, in Oesterreich 1,500,000 (wohl etwas zu hoch), im deutschen Zollverein 815,000, in Rußland 700,000, in der Schweiz 650,000, in Belgien 420,000, zusammen 23,875,000 Spindeln.

diese Gefahr verleiht zugleich auch Schuz gegen jene. Hierauf kann es Deutschland, Belgien, Frankreich in Wahrheit allein ankommen: von einander haben sie vorerst für ihre Linnenindustrie ebenso wenig viel zu befürchten als viel zu hoffen. Die französische Begünstigung der belgischen Linnen hat, wie wir gesehen, wenig auf sich, und bei einer Annäherung Belgiens an Deutschland brauchte auch dieses vom belgischen Mitbewerbe keine nachtheiligen Wirkungen zu besorgen: der Vortheil daß sie sich durch gemeinsames Handeln wechselseitig kräftigten zum Widerstande gegen die Suprematie des Inselreichs und mehr befähigten einen angemeßenen Antheil am Welthandel zu erhalten, überwöge jedes Bedenken, jeden auß der Annäherung etwa herfließenden Nachtheil. Am trügerischsten aber wäre andrerseits, wenn der eine Kontinentalstaat, wie es mit Belgien der Fall war, seine Handelspolitik auf die Hoffnung gründen wollte durch Absaz seiner Industrieerzeugnisse, insonders der Leinwand, an den andern sich aller Noth entheben und das Glück erfaßen zu können. Rührt der gedrückte Zustand der Gewerbe der Stoffveredlung auf dem Kontinente wesentlich von der englischen Überlegenheit an Maschinenkraft, Kapitalen und Seegewalt her, so muß diese seine Ursache bekämpft und nach Kräften beseitigt werden; wollten die Kontinentalstaaten sich untereinander entgegentreten, so würden sie dadurch die britische Suprematie nur noch mehr erhöhen, mithin das Übel verschlimmern. Wo der Feind steckt und wie er zu bekämpfen ist, zeigt die wirklich auffallende Zunahme der Außfuhr von britischen Garnen und Geweben, welche die alten Verhältnisse umzukehren droht. Großbritannien führte an Leinengarn 1831 noch nichts auß, 1832 erst 110,188 Pfd., wovon nach Deutschland 500, nach Holland 3190 Pfd. giengen, leztere wohl großentheils weiter nach Deutschland; 1835 aber schon 2,611,215 Pfd.,

wovon nach Deutschland 111,320 Pfd., nach Holland 47,639 Pfd.; 1838 14,928,329 Pfd., wovon nach Deutschland 425,075 Pfd., nach Holland 380,141 Pfd.; 1842 29,490,987 Pfd., wovon nach Deutschland 1,831,275 Pfd. nach Holland 3,934,229 Pfd.

Außer bei Leinen zeigt sich auch bei Baumwollwaren, deren steigender Verbrauch gerade den Markt für jene so beengt, eine beständige Zunahme in der Außfuhr Großbritanniens seit den lezten Jahren, während sich für dessen andere Gewerbszweige haubtsächlich nur der innere Markt erweiterte. Im Jahre 1842 betrug die Außfuhr:

	von England im Ganzen	nach Deutschland	die von Deutschland
an baumwollenen Zeugen und Garnen	151,755,436 pr. Thlr.	26,492,991 Thlr.	etwa 15,250,000 pr. Thlr.
„ wollenen Waren und Garnen	40,756,450 „	8,934,083 —	„ 13,000,000 —
„ Leinen und Leinengarn	23,606,100 „	1,250,718 —	„ 18,000,000 —

Auß diesen Zahlen geht aufs deutlichste hervor wie die ungeheuren und steigenden Außfuhren Großbritanniens an Leinen- und Baumwollenwaren unsern Kontinentalländern ihren ehmaligen Linnenabsaz schmälern, ihre alten Linnenmärkte die ihnen, als noch Handarbeit allein in diesem Gewerbszweige in Anwendung kam, außschließlich gehörten, beengen und ihre gesamte Linnenindustrie in die größeste Gefahr bringen müßen. Darum wären gemeinsame Anstrengungen zum Schuze des Fleißes unseres Festlandes höchst wünschenswert. Hieran ist leider aber nicht zu denken bei den feindseligen Handelssystemen welche die Länder unsers Kontinentes gegeneinander nähren. Die Länder die unter einer politischen Einheit stehn, wie Rußland und

Frankreich, sperren sich von den übrigen engherzig ab; und die andern können noch gar nicht zu einer Handelseinheit, zu einem und demselben Handelssystem gelangen, auß eben so engherzigen Ursachen. Vom nazionalen und kontinentalen Standpunkt auß erscheint das Offenliegen Hannovers und der Hansestädte zur See für England, ebenso nachtheilig und unverständig als Rußlands Absperrung auf seiner Landgrenze von Deutschland. Bei solcher unnatürlichen Zersplitterung der Intereßen, bei solcher Engherzigkeit der Handelspolitik kontinentaler Mächte können die gemeinsamen Anliegen unsers Festlandes nicht aufkommen gegen die britische Überlegenheit, kann unser Fleiß nicht frisch und kräftig sich entfalten. Auch Belgien fiel in einen ähnlichen Irthum als es seinen Absaz lediglich in Frankreich festhalten wollte und den überseeischen, ja seine ganze maritime Stellung darüber bloß stellte. Die höhere Handelspolitik des europäischen Kontinents lag gar nicht in seinem Blicke, und es hat viele Anstrengungen und beinahe vierzehen Jahre Zeit gekostet um ihm in dieser Hinsicht wenigstens einigermaßen die Augen zu öfnen. Denn das bleibt immer wahr: kann der ganze Kontinent sich nicht zu der höhern Politik eines gemeinsamen Schuzes für seine Erzeugung, Stofveredlung und Seeschiffahrt verständigen, stehn die einseitigen starren Systeme Frankreichs und Rußlands dieser Hoffnung entgegen, so müßen eben hierin die kleinern und mittlern europäischen Staaten eine um so dringendere Mahnung finden sich zu gemeinsamem Truz und Schuze zu vereinen und sich um die Fahne zu scharen die zu dem Zwecke bereits durch Preußen im Zollverein entfaltet ist. Deutschland, dessen Staatsprinzip nicht auf Eroberung, sondern lediglich auf innere Entwickelung außgeht, ist berufen alle mitteleuropäischen Staaten in einen großen Handelsbund zu vereinen, der Übermacht des Inselreichs die gefährliche

Spize zu brechen, die starren für sich abgeschloßenen Handelssysteme Europa's wieder in Fluß zu bringen und miteinander zu versöhnen und die Handelsfreiheit der Völker gegen jede Übergewalt zu retten. Von dieser Wahrheit wird und muß sich ganz Mitteleuropa mehr und mehr durchdringen, und ist die Überzeugung erst allgemein, so steht der Ausführung nichts Ernstliches im Wege; denn die großen Anliegen dieser Länder sind die nämlichen, und ein mitteleuropäischer Handelsbund gefährdete die Unabhängigkeit keines Staats, sicherte sie vielmehr jedem Mitgliede. So verbunden, könnte das von Eisenbahnen überzogene Mitteleuropa den eigenen Markt mehr und mehr dem innern Mitbewerb frei aufschließen zu Frommen des Verkehrs wie der Finanzen, und an dem Welthandel einen angemeßenen wichtigen Antheil gewinnen, indem es, gestüzt auf die handelspolitischen Grundsäze der Gegenseitigkeit, sich an dem direkten Bedarfsverkehr mit den außereuropäischen Märkten in größerm Umfange betheiligte. Daß Belgien wegen seiner Seelage, seiner Schäze und seines Fleißes bestimmt ist ein mächtiges Glied dieses mitteleuropäischen Bundes zu werden, ja daß es schon jezt bloß durch nähere Beziehungen zu Deutschland und dessen Seeverkehr einen hochwichtigen Antheil am Welthandel erlangen könnte, wer will es läugnen? Seine Häfen sind von Natur auch deutsche, nicht französische Ausfuhrhäfen; ohne Kolonien, muß es seinen überseeischen Absaz auf dieselbe Weise wie Deutschland suchen durch Erweiterung seines Verkehrs mit den freien Staaten der neuen Welt. Es stund auf dem Punkte den unheilbaren Fehler zu begehn sich in Abhängigkeit von Frankreich zu stürzen; während der Zollverein seinerseits sich dem begründeten Vorwurf außsezte durch Zögern und Zaudern im Ergreifen kräftiger Schuzmaßregeln für die bedrohten Gewerbzweige sowie im Abschließen von Verträgen mit amerikanischen

Staaten Belgien auf jenem verderblichen Wege noch anzuspornen. Ohne diese Saumsal würden wir Belgien weit mehr zu bieten gehabt haben, und die öffentliche Meinung dieses Landes würde früher über dessen wahre Belange aufgeklärt worden sein. Die gewerbliche Zukunft Belgiens beruht lediglich auf der Blüte des Verkehrs zwischen den Staaten Mitteleuropa's, zu welchen es gehört, und den überseeischen Ländern: was diese Blüte zu entwickeln geeignet ist, dient zu seinem eigenen Gedeihen, was sie hindert, streift wie eisiger Frost über seinen grünen Boden hin.

Nach diesem Blick auf die allgemeine Handelslage Belgiens wende ich mich zu seinen Beziehungen zu dem deutschen Zollverein.

III.

Das belgische System von Unterscheidungszöllen rücksichtlich der Schiffahrt machte sich bis zum Jahre 1844 auf doppelte Weise geltend. Die belgischen Schiffe waren bei ihrem ersten Außlaufen und ebenso bei ihrem ersten Einlaufen während jedes Jahres einer Tonnengebühr von Fr. 0.95.40 auf die Tonne unterworfen, und mittelst Entrichtung dieser Abgabe konnten sie bei allen andern Reisen die sie im Laufe desselben Jahres unternahmen, frei auß- und einlaufen. Die fremden Schiffe hingegen wurden, wofern in den Häfen ihrer betreffenden Länder die belgischen Schiffe den Nazionalschiffen nicht gleichgestellt sind, einer Gebühr von Fr. 2.22.6 auf die Tonne unterworfen so oft sie in einem belgischen Hafen anlegten. Ebenso haben die fremden Schiffe eine höhere Lootsengebühr zu entrichten als die belgischen. Allein außer diesen differenziellen Verfügungen zu Gunsten des Körpers der Schiffe zahlte man in den belgischen Häfen (nach einer ältern Bestimmung für beide Niederlande) ein Zehentel der Ein- und Außgangszölle für diejenigen Waren zurück welche auf Nazionalschiffen eingeführt wurden, wofern die Ein- und Außfuhr unter belgischer Flagge sich nicht schon im allgemeinen Tarifgeseze begünstigt fanden, wie nach dem neuen vollständigen Differenzialzollsystem von 1844 durchgehends der Fall ist. In Preußen bezahlen in nicht ganz unähnlicher Weise

die fremden Schiffe welche den einheimischen nicht gleichgestellt sind, das Doppelte der Hafengebühren und der andern Zölle welche den Körper des Fahrzeugs treffen. Gleichzeitig besagt in Preußen eine Verordnung vom 20. Jun. 1822 daß die fremden Schiffe welche den preußischen nicht gleichgestellt sind und in einem Hafen des Landes beladen ein- oder außlaufen, einer besondern Auflage unterworfen werden sollen, der sogenannten „außerordentlichen Flaggengebühr," die beim Einlaufen 2 Thlr., beim Außlaufen 1 Thlr. für die Last beträgt, und die nur dann um die Hälfte vermindert wird wenn das Schiff nicht zu mehr als einem Viertheil befrachtet ist *). Nach der preußischen Gesezgebung dürfen den einheimischen Schiffen bezüglich beider obenerwähnten Arten von Gebühren die Schiffe aller Länder gleichgestellt werden (und sind durch Verträge gleichgestellt), welche ihrerseits die preußischen Schiffe und ihre Ladungen auf demselben Fuße behandeln wie diejenigen welche die Nazionalflagge tragen. Gemäß einer vor der Verordnung vom 20. Jun. 1822 getroffenen Verfügung waren die außerordentlichen Flaggengebühren bis 1833 von den niederländischen Schiffen in den preußischen Häfen nicht erhoben worden, obgleich in den niederländischen die preußischen Schiffe nur hinsichtlich der Tonnengebühr, nicht aber in Bezug auf ihre Ladungen wie die einheimischen Schiffe behandelt wurden. Da dieses nur eine besondere Außnahme war, so lag kein Grund vor sie ebenso auf die belgische Flagge außzudehnen, obschon in den belgischen Häfen wie zuvor in den niederländischen die preußischen Schiffe bezüglich der Tonnengebühr den einheimischen Schiffen gleichgestellt waren. Man muste im Gegentheil, nach dem

---

*) Man vergleiche die Denkschrift der preußischen Regierung vom 18. Jul. 1844 über die Handelsverhältnisse zu Belgien.

Wortlaute des Gesezes und in Erwartung einer anderweitigen Anordnung, die belgische Flagge in Preußen unter die Kategorie der nicht begünstigtsten Flaggen stellen, in welche übrigens bald darauf die niederländische Flagge ebenfalls eingereiht ward. Dessenungeachtet glaubte die belgische Regierung, weil sie die preußischen Schiffe im Genuße der Vortheile bezüglich der Tonnengebühr beliess, im Jahr 1834 und wieder 1836 verlangen zu können daß gerechter Gegenseitigkeit zufolge die belgische Flagge in den preußischen Häfen auf dem Fuße der begünstigtsten Nazion zugelaßen und namentlich von der außerordentlichen Flaggengebühr befreit würde. Diesem Verlangen durfte nicht willfahrt werden, weil es einen Zustand der Dinge herbeigeführt hätte in welchem eine der betheiligten Parteien, Preußen, die Schiffe der andern und ihre Ladungen den einheimischen Schiffen und ihren Ladungen vollkommen gleichgestellt haben würde, während die andere, Belgien, diese Gleichstellung auf die Schiffahrtsgebühren beschränkt und das Recht behalten hätte den Mitbewerb der Schiffe der erstern zu hemmen und gänzlich zu behindern dadurch daß sie den Ladungen unter Nazionalflagge Nachläße oder andere Begünstigungen bewilligte, wovon die auf fremde Schiffe geladenen Waren außgeschloßen sind. Alles was Preußen thun konnte war sich, durch eine unterm 22. Febr. 1837 an die belgische Gesandtschaft in Berlin gerichtete Note, zur Abschliessung eines Übereinkommens mit Belgien bereit zu erklären, gemäß welchem die Schiffe des einen der beiden Länder den einheimischen Schiffen in den Häfen des andern gänzlich gleichgestellt werden sollten, in Bezug auf Schiffahrtsgebühren, Warenzölle und Küstenschiffahrt. Diese Grundlage ward durch eine Note des belgischen Geschäftsträgers, 24. Mai 1837, förmlich und amtlich angenommen; zwar könnte, heißt es darin, die Zulaßung der preußischen

Schiffe in den belgischen Häfen auf dem gleichen Fuße mit den einheimischen leicht einen der belgischen Schiffahrt sehr schädlichen Mitbewerb hervorrufen, dennoch hab die belgische Regierung, indem sie dem Berliner Kabinet einen Beweis ihres Wunsches geben wolle sich soviel als möglich dieser Handels- und Schiffahrtsfreiheit anzunähern, kein Bedenken getragen in den Vorschlag einzugehn, wobei sie dessenungeachtet für den Fischfang und den Salzhandel eine Außnahme mache. Troz dieser Erklärung stieß die Eröfnung weiterer Unterhandlungen auf Zögerungen, und erst im August 1839 legte der belgische Geschäftsträger den Entwurf zu einem Handels- und Schiffahrtsvertrage zwischen Belgien und Preußen vor. Die preußische Regierung, die ihre Schiffahrtsverhältnisse mit Belgien in derselben oder wo möglich in noch größerer Außdehnung zu ordnen wünschte als dies gegenüber den Niederlanden durch den Schiffahrtsvertrag vom 3. Junius 1837 geschehen war, fand mit Bedauern in dem Entwurfe verschiedene Beschränkungen, selbst hinsichtlich der unmittelbaren Schiffahrt zwischen den beiden Ländern, insonders aber keine Bestimmungen über die Flußschiffahrt, obschon es Belgien anliegen muste hierüber ein Abkommen zu treffen, weil man in dem Vertrage zwischen Preußen und Niederland mehrere gegenseitige Minderungen der Schiffahrtsgebühren auf dem Rhein festgesezt hatte. Außerdem wünschte Preußen daß die Gleichstellung seiner Flagge mit der belgischen bei der Einfuhr preußischer Erzeugnisse in Belgien auf diejenigen Fälle außgedehnt würde in welchen diese Einfuhr auß Häfen der Nordsee geschähe die, obschon nicht zu Preußen gehörend, durch ihre Lage und Flußverbindungen dem grösten Theil der preußischen Staaten dennoch als natürliche Absazwege dienen und daher grundsäzlich den preußischen Häfen selbst gleichgestellt zu werden verdienen. Endlich enthielt der Entwurf Vor-

schläge über die Einfuhr und den Durchgang der Waren und über die auf der damals noch nicht vollendeten Eisenbahn einzuführenden Mauthförmlichkeiten, welche Bestimmungen als für einen Schiffahrtsvertrag wenig geeignet Preußen zum Gegenstande einer besondern aber gleichzeitigen Unterhandlung zu machen sich bereit erklärte. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, ward der preußische Gegenentwurf bereits mit dem belgischen Geschäftsträger nicht ohne Hoffnung auf Erfolg erörtert, als sich in den Gesinnungen der belgischen Regierung „unerwartet“ eine Änderung kundthat. Unterm 14. Januar 1840 übermachte der Geschäftsträger dem preußischen Beauftragten eine Denkschrift, in welcher bemerkt war, der Gegenentwurf enthalte zu viel falls man eine bloße Schiffahrtsübereinkunft beabsichtige, zu wenig wenn auch Zollfragen in Betracht kämen; er müße ferner ob des beantragten Nachlaßes von 10 Prozent den Kammern vorgelegt werden, scheine aber nicht die erforderlichen Entschädigungen zu enthalten um diese Probe glücklich bestehn zu können. Es möchte daher um zu einer Außgleichung zu gelangen angemessener sein die Grundlage der anfänglichen Verhandlung zu erweitern. Zu diesem Ende sollten sorgfältige Untersuchungen (études sérieuses) über alles angestellt werden was auf die Feststellung der Handelsverhältnisse Belgiens mit Preußen und Deutschland Bezug hab, der Tarif des Zollvereins sollte allen belgischen Handelskammern zur genauen Prüfung zugefertigt werden um ihre Ansichten über kommerzielle Unterhandlungen mit dem Zollverein zu hören, die mit der Unterhandlung über einen Schiffahrtsvertrag auf den außgedehntesten Grundlagen gleichmäßig fortgehn könnten. Inzwischen war in der belgischen Denkschrift der Abschluß einer bloßen einfachen Schiffahrtsübereinkunft vorgeschlagen, auf Grund einer gegenseitigen Gleichstellung der Fahrzeuge mit nazionaler

Flagge nur hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben, und zwar in der Weise daß Preußen die belgischen Fahrzeuge und deren Ladungen in seinen Häfen ganz auf gleichen Fuß wie seine eigenen zugelaßen hätte, während Belgien die preußischen weniger günstig behandelt haben würde als seine eigenen. So traten die Unterhandlungen ganz auf den Stand von 1834 zurück, der doch durch gegenseitige Übereinkunft 1837 aufgegeben worden war. Preußen übrigte nichts als zu wünschen, Belgien möchte bald mit seinen gründlichen Nachforschungen zu Stande kommen, um dann die Unterhandlungen über eine Schiffahrtsübereinkunft gleichzeitig mit denen über einen Handelsvertrag auf erweiterter Grundlage wieder aufzunehmen. Trozdem hatte Preußen seit einiger Zeit die belgischen Fahrzeuge in seinen Häfen in Betreff der gewöhnlichen Hafengelder und der auf den Körper des Schiffes bezüglichen Abgaben mit seinen eigenen Schiffen gleichgestellt; die belgischen Schiffe zahlten nur die außerordentliche Flaggenabgabe als Außgleichung für die Rückerstattung der zehen Prozent welche in Belgien ihnen, nicht aber den preußischen Fahrzeugen zu gute kamen.

Wir wenden uns zu den Unterhandlungen über den von Belgien vorgeschlagenen besondern Handelsvertrag. Nachdem ein Jahr seit Einreichung der leztzerwähnten belgischen Denkschrift verfloßen und anzunehmen war daß man in Belgien zu einem Entschluße gelangt sei, that Preußen auf vertraulichem Wege kund daß es von diesem in Kenntniß gesezt zu werden wünsche, um den übrigen Zollvereinsstaaten die in Betreff der zu eröfnenden Unterhandlungen erforderlichen Mittheilungen machen zu können. Doch erst im Oktober 1841 theilte der belgische Geschäftsträger folgende Haubtpunkte mit, die den Unterhandlungen zur Grundlage dienen sollten: 1) vollständige

Gegenseitigkeit hinsichtlich der unmittelbaren Fahrt der belgischen und preußischen Fahrzeuge auß einem Lande nach dem andern; 2) gegenseitige unbedingte oder beinahe unbedingte Abschaffung der Durchgangszölle für Waren welche das Gebiet des Zollvereins oder Belgiens durchziehen, auß einem oder dem andern der Länder gehn oder kommen; 3) die gegenseitige Bedingung daß in keinem Fall die Waren welche auß Belgien in den Zollverein oder auß diesem nach Belgien über die belgisch-preußische Grenze gehn, sowie die gegenseitig ein- oder außzuführenden Waren anderen oder höheren Abgaben unterworfen werden konnten als die Waren welche in die Staaten des Zollvereins oder Belgiens auf jedem andern Wege ein- oder außgeführt werden; 4) gegenseitige einander gleichkommende Zugeständnisse über die bestehnden Zölle in Betreff einiger späterhin festzustellenden Artikel. Das Berliner Kabinet erklärte sich in einer Note vom 7. Nov. 1841 im Allgemeinen geneigt diesen Anträgen seine Zustimmung zu geben und weitern speziellen Vorschlägen entgegenzusehen, obgleich der vierte Punkt bewies daß die belgischen Untersuchungen noch nicht beendet waren, und in Bezug auf den zweiten Punkt bemerkt werden muste: es sei nicht möglich die Zugeständnisse, welche vielleicht dem Transit durch das Gebiet des Zollvereins zwischen dem Rhein und der belgischen Grenze bewilligt würden, ohne Unterschied auf alle Waren außzudehnen welche, auß Belgien kommend oder dorthin gehend, das Gebiet des Vereins in andern Richtungen durchzögen. Vier Monate vergiengen ohne daß von Belgien eine weitere Mittheilung erfolgte. Der Vertrag mit Frankreich, der im Werke war, nahm noch einmal seine ganze Aufmerksamkeit in Anspruch, und Deutschland ward darüber vergeßen. Endlich, im März 1842, erklärte der belgische Gesandte in Berlin sogar, ohne der Antwort

zu erwähnen die seine Regierung noch zu machen hatte, und nur auf die vorläufigen von ihm im Oktober 1841 beantragten Grundlagen Bezug nehmend, daß die Gleichstellung der preußischen und nazionalen Schiffe in den belgischen Häfen beziehlich der Tonnengelder — indem dieselbe nur in der Aussicht auf Unterhandlungen und Abschluß eines Vertrags gerechtfertigt erschiene — nicht weiter verlängert werden könne. Die belgische Regierung wünsche daher zu wißen bis wann wohl die Entschließung von Seite des Zollvereins ihr mitgetheilt werden könne. Preußen glaubte, um jeden Zeitverlust zu vermeiden, diese Angelegenheit zu einem Gegenstande der Berathung beim Zollkongreß machen zu müßen, und sezte den belgischen Gesandten unter dem 28. desselben Monats davon in Kunde, dabei zugleich den Wunsch wiederholend die belgische Regierung möge baldthunlichst die noch vorbehaltene Mittheilung in Betreff der gegenseitigen Zugeständnisse machen um sie in den Kreis der Unterhandlungen hereinzuziehn. Die Antwort vom 24. Mai besagte: Belgien wolle bei der Unterhandlung die auf die Schiffahrt bezüglichen und den Handel betreffenden Stipulazionen nicht trennen, sondern über beide mit dem Zollverein unterhandeln, sobald entweder die Grundlagen, wie sie in der Note vom 1. Okt. 1841 aufgestellt seien, oder Abänderungen daran über die man beiderseits sich zu verständigen hab, angenommen worden wären. Endlich machte es auch Vorschläge über die gegenseitigen Tarifzugeständnisse, und bezeichnete als Beispiel für den Zollverein „die Abschaffung des Ausgangszolles auf rohe Wolle und eine beträchtliche Herabsetzung der Eingangszölle von Eisen und Leinengarn;“ für Belgien dagegen „eine beträchtliche Minderung an den Eingangszöllen deutscher Seidenwaren und Weine;“ zudem verlangte die belgische Note Entschädigungen dafür daß es die beson-

dern ausnahmsweisen Begünstigungen fortdauern ließ, die das belgische Gesez vom 6. Jun. 1839 einigen Erzeugnissen des Großherzogthums Luxemburg zugestanden hatte, und bezeichnete als solche „luxemburgisches Eisen, Wollengewebe und Hämmel.“ Allerdings war die Aufrechthaltung dieses Gesezes dem Lokalintereße eines Theils vom Zollverein förderlich, nicht minder aber auch dem belgischen Luxemburg, indem namentlich das wichtigste Zugeständniss desselben an die Bedingung geknüpft ist daß der Außgang der Wolle und Eisenerze des Großherzogthums Luxemburg für die belgische Grenze weder verboten noch einer Zollabgabe unterworfen werden solle. Was nun die gegenseitigen Tarifkonzessionen anbelangt, so lag ein großes Misverhältniss zwischen den Forderungen und Anerbietungen Belgiens auf flacher Hand

Schon eine Ermäßigung des Außgangszolles von Wolle hätte dem Zollvereine bedeutende Opfer in finanzieller wie in gewerblicher Hinsicht gekostet, die völlige Abschaffung dieses Zolles aber sich in keiner Hinsicht rechtfertigen laßen, zumal nicht einem Staate gegenüber der seinerseits zu Gunsten seiner Tuchfabriken einen sehr hohen Außnahmszoll auf den bloßen Durchgang von Tuch und Casimir legt. In Betreff einer „beträchtlichen“ Ermäßigung des Eingangszolles von Eisen war die Einfuhr von Guß- (Roh-) Eisen im Zollvereine bisher ganz zollfrei, während geschmiedetes Eisen beim Eingange im Allgemeinen weit geringer versteuert ist als in Belgien *). Auch waren die der Eisenerzeugung ungünstigen Konjunkturen, derenthalben man in Belgien seit einiger Zeit den Eingangszoll von Gußeisen aufs Doppelte erhöht hatte, gleichermäßen in Deutschland

*) Roheisen bezahlt von 100 Kilogr. bei seinem Eingange in Belgien 5 Fr., in Frankreich seewärts 7 Fr., in Rußland 10 Rubel, im Zollverein bis zum 1. Sept. 1844 — nichts.

vorhanden, wo man dringend kräftigen Schuz gegen ausländisches Eisen verlangte. Unter diesen Umständen konnten die Zollvereinsregierungen auf eine Begünstigung des belgischen Eisens nicht anders eingehn als wenn sie sich entschloßen hätten die Eingangszölle auf Eisen im Allgemeinen zu erhöhen, und wenn sie, zum Ersaze für eine so ansehnliche Begünstigung, von Belgien auf ebenso beträchtliche Entschädigungen zum Vortheil des einen oder andern vereinsländischen Gewerbszweiges hätten rechnen dürfen. Die Forderung den Eingangszoll von Leinengarn herabzusezen kam unerwartet von Seite einer Regierung die nicht nur durch den Erlaß vom 26. Jul. 1841 den preußischen Handel durch höhern Eingangszoll von Leinengarn selbst betroffen hatte, sondern noch außerdem, ungeachtet dringender Gegenvorstellungen Preußens, das Gesez vom 25. Februar 1842 erließ, durch welches grobe Leinwand schwerer belastet ward, und das durch Erhöhung der Zölle von Bortenwirkerwaren und Leinen-, Wollen-, Baumwollen- und Seidenband von 6 Prozent auf 30 oder 40 Prozent vom Werte diesen deutschen Artikeln den Absaz den sie früher in Belgien gefunden, beinahe gänzlich verschloß. Die dafür angebotenen Zugeständnisse stehn außer allem Verhältnisse. Wein wird in Belgien wenig, und dann fast nur französischer getrunken; Frankreich führte jährlich 80,000 Hektoliter ein, Deutschland kaum 3000. Von den Seidenwaren gilt das Gleiche, und ohnehin findet in Belgien die Fabrikazion der deutschen und französischen Seide für ganz verschiedenartige Artikel Abnahme.

Bevor jedoch der Zollvereinstag des Jahrs 1842 sich mit den belgischen Vorschlägen beschäftigen konnte, trat ein Ereigniß ein das auf die zu eröfnenden Unterhandlungen nicht ohne Einfluß bleiben konnte — der Handelsvertrag Belgiens mit Frankreich vom 16. Julius 1842. Indem Belgien diesen Vertrag abschloß, veränderte es völlig die Grundlage die

es im Oktober 1841 Preußen vorgeschlagen hatte, und sezte sich außer Stand den dritten wichtigen Punkt derselben zu erfüllen. Denn es übernahm nunmehr die Verpflichtung gegen Frankreich die Eingangszölle auf Gespinnste und Gewebe auß Flachs und Hanf, welche über die Landgrenze auß Frankreich eingeführt werden, in der Weise aufrecht zu erhalten wie sie zur Zeit des Abschlußes der Übereinkunft bestanden, beim Eingange aber derselben Artikel über andere als die anstoßenden Grenzen (frontières autres que celles limitrophes) höhere Zölle in Anwendung zu bringen, die nämlich denen ganz gleich sein sollten welche der französische Tarif an entsprechenden Grenzen entweder schon festgestellt hatte oder noch festsezen könnte. Außerdem hatte sich die belgische Regierung noch eine Schwierigkeit weiter geschaffen, indem sie die französischen Weine und Seidenwaren begünstigte mit der Verpflichtung in Belgien keine auß andern Ländern kommenden Seidenwaren unter günstigern Bedingungen zuzulaßen als die französischen. Da sie jedoch durch ihren Erlaß vom 28. August 1842 die den französischen Weinen und Seidenwaren gewährten Zollermäßigungen vorläufig und mit Vorbehalt weiterer Verlängerung bis zum 1. Jul. 1843 auch auf deutsche Weine und Seidenwaren außdehnte, so sah der Zollverein sich bewogen auf der Stuttgarter Konferenz seine Berathungen über den Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Belgien fortzusezen, und im November 1842 der belgischen Regierung durch das preußische Kabinet kund zu thun daß man bereit sei die Unterhandlungen zu eröfnen, weshalb gewünscht werde daß der belgische Gesandte in Berlin die dazu erforderlichen Verhaltungsbefehle möglichst bald erhalte. Auß Brüssel ward geantwortet, man sei mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Inzwischen verließ der Gesandte Berlin auf Urlaub, und in der Sizung der Repräsentantenkammer vom 9. Jan. 1843 äußerte sich ein bel-

gischer Minister bei Gelegenheit des Berichts der Handelsuntersuchungskommission also: „Ich wünsche daß die Erörterung über die Differenzialzölle so bald stattfinde als die Arbeiten der Kammer es erlauben, da sie mehrere kommerzielle Unterhandlungen in der Schwebe erhält. Es ist kaum möglich mit Preußen zu unterhandeln, bevor die obwaltende Frage vor der Kammer entschieden ist; es wäre unverständig das zu thun, es hieße sich in eine verkehrte Lage bringen." Dessenungeachtet fuhr das Berliner Kabinet in seinen Bemühungen fort, und beschloß sogar provisorisch die von Belgien so lebhaft gewünschte Ermäßigung für den Transit auf der Eisenbahn zwischen Köln und der belgischen Grenze (ohne den holländischen Reklamazionen Gehör zu geben) eintreten zu laßen, wie es in der preußischen Note vom 17. März 1843 hieß, zum „deutlichen Beweise des aufrichtigen Wunsches den Preußen hege um die Handelsverbindungen zwischen beiden Ländern zu beleben."

Unterm 24. April 1843 ließ die preußische Regierung, da der belgische Gesandte von Berlin noch abwesend war, der Erleichterung und Beschleunigung wegen, dem belgischen Minister des Außwärtigen den Antrag machen die Unterhandlungen in Brüssel zu führen. Die Antwort des Grafen Goblet vom 3. Mai 1843 schien genügend. Einige Tage später äußerte derselbe mündlich gegen den preußischen Gesandten daß er von der belgischen Majestät beauftragt worden als Bevollmächtigter über diesen Gegenstand zu unterhandeln. Darauf erhielt Frhr. v. Arnim unverzüglich die nöthigen Vollmachten. Zwar schien für gegenseitige Zugeständnisse hinsichtlich der Eingangszölle der Augenblick nicht sehr geeignet, selbst die Vortheile für deutsche Weine und Seidenwaren welche das Brüsseler Kabinet noch im Mai 1842 in Außsicht gestellt, die dem Zollvereine aber nicht genügend schienen um dafür das Opfer einer Ermäßi-

gung der Zölle von belgischem Eisen zu bringen, hatten, wie oben bemerkt, ihren Wert verloren; doch hielt man es, bei aufrichtigem Wunsche die Handelsverhältnisse zwischen beiden Ländern zu beleben, für möglich einen guten Grund zu legen, auf dem man künftig fortbauen könnte. Man muste nicht gleich von Anfang an zu viel wollen, sondern auch der weitern Entwickelung der gegenseitigen Verhältnisse der Zukunft und der Erfahrung ihren guten Theil laßen. Dem Zollvereine gibt der Transit durch sein Gebiet ein wirksames Mittel Belgien bei den Waren welche es auß- oder einführt zu begünstigen; man war daher bereit dem Nachbarland vertragsmäßig eine auf das Minimum gestellte Ermäßigung auf der rheinischen Eisenbahn zu bewilligen und die gleiche dem Transit auf allen Straßen von der belgischen Grenze bis zum Rhein angedeihen zu laßen, und wollte selbst dem Transit auß und nach Belgien über die beiden Rheinufer hinauß ansehnliche Erleichterungen zugestehn. Als Gegenleistung verlangte der Zollverein nur einige Ermäßigungen im Transittarif, z. B. auf Tücher und Casimir, sowie einige Erleichterungen bei den Zollförmlichkeiten. Im Übrigen ward haubtsächlich nur vorgeschlagen durch einen Vertrag den Status quo festzustellen, der durch die Geseze vom 5. Jun. 1839 in Betreff der Rückzahlung des Scheldezolls, und durch die vom 6. desselben Monats über die Tarifabänderungen für die luxemburgische Grenze, sowie ferner durch den Erlaß vom 28. August 1842 eingeführt worden war. Da das Gesez vom 25. Febr. 1842 in Belgien, zum Vortheil der belgischen Fabrikanten, den Eingangszoll für eine gewisse Menge Garn westfälischer und braunschweigischer Herkunft, das in Belgien zu Zwillich und gewürfelter Leinwand verarbeitet wird, auf 5 Centimes für 10 Kilogr. festgestellt hatte, so wünschte man daß auch diese Maßregel durch den Vertrag sankzionirt werde; auch noch einige an-

dere Zollermäßigungen wurden bezeichnet die Belgien leicht bewilligen zu können schien, namentlich eine Erleichterung für die Bortenwirkerwaren und Bandfabrikate, die im Jahre 1842 so schwer besteuert worden waren. Hinsichtlich des Gesezes vom 6. Jun. 1839 war der Zollverein bereit den Erzen und Eisengüssen, sowie einer noch zu bestimmenden Zahl Hämmel den freien Außgang auß dem Großherzogthum Luxemburg nach Belgien zu gestatten. Ohne Zweifel hätten diese Bestimmungen in Gemeinschaft mit einer Übereinkunft hinsichtlich der Fluß- und Seeschiffahrt und der gleichfalls beantragten Maßregeln gegen Zollunterschleife einen günstigen Einfluß auf den Verkehr beider Länder üben müßen.

Eine Mittheilung des belgischen Bevollmächtigten vom 29. Jun. 1843 machte indessen jeder in dieser Hinsicht bestehnden Täuschung ein Ende. Sie gab zu verstehn, die belgische Regierung betrachte die ihrerseits verlangten Zugeständnisse als Außgleichung für das Bestehnlaßen der Handels- und Schiffahrtsbegünstigungen die der Zollverein bereits genieße, sowie für neue etwa noch beizufügende Konzessionen, und erklärte: Belgien finde die Erörterung auf der gegebenen Grundlage nicht zuläßig, und um dieselbe wieder aufnehmen zu können, handle es sich darum neue Bedingungen außfindig zu machen, auf welche hin eine andere Außgleichung als die ursprünglich vorgeschlagene getroffen werden könne. Das glich fast einem offenbaren Abbrechen der Unterhandlungen. Belgien stellte sich, indem es als Gegengewähr von Begünstigungen für das Eisen nichts gestatten wollte als den Fortbestand von solchen Bewilligungen die der Zollverein bereits genoß, geradezu in Widerspruch mit dem vierten Punkte der Grundlagen die es selbst vorgeschlagen, und in denen die Rede ist von gegenseitigen äquivalenten Zugeständnissen auf die vorhandenen

Zollabgaben hin — eine Grundlage die es übrigens, wie oben nachgewiesen, schon in ihrem Zusammenhange durch den Vertrag vom 16. Jul. 1842 vernichtet hatte. Zudem neigte sich die belgische Regierung immer mehr zu einer Erhöhung der Eingangszölle auf fremde Produkte hin, wie dies von neuem der Erlaß vom 14. Jul. 1843 bewährte, der durch stärkere Besteuerung von Wollengarn, Teppichen, Wollengeweben rc. den Handel zwischen Belgien und dem Zollverein noch mehr beeinträchtigte. Troz all dem ließ Preußen die Gelegenheit welche ihm der Zolltag im Herbste 1843 darbot nicht vorübergehn, um mit den übrigen Vereinsstaaten über die Lage dieser Angelegenheit weiter zu rathschlagen. Man entschloß sich der belgischen Regierung eine Ermäßigung von 50 Prozent für den Außgangszoll auf Wolle anzubieten, und überließ es ihr selbst Gegenzugeständnisse vorzuschlagen, indem man sich darauf beschränkte ihr eine Reihe von Artikeln zu bezeichnen für welche eine Zollermäßigung dem Vereine wünschenswert erscheine. Demgemäß beantragte Hr. v. Arnim unterm 21. Okt. 1843 eine unverzügliche Wiedereröffnung der Unterhandlung. In der Antwort vom 31. Okt. erklärte der belgische Bevollmächtigte: seine Regierung betrachte die ihr gegebene Andeutung als eine Anbahnung zum Hinwegräumen der Hindernisse welche die Unterhandlung bisher verzögert hätten, der Ministerrath könne sich aber nicht entschließen in eine Erörterung der Fragen welche sich auf den Abschluß eines Vertrags beziehen, eher einzugehn, als bis die preußische Regierung kundgegeben daß sie einen günstigen Entschluß in Bezug auf die Eisenfrage gefaßt hab. Der Zollverein konnte dem belgischen Eisen nur dann Begünstigungen gewähren, wenn er sich entschloß den Zoll auf fremdes Eisen überhaubt zu erhöhen; schien es auch in diesem Falle nicht zuläßig das belgische Eisen von einer

allgemeinen Maßregel gänzlich auszunehmen, so hätte man es doch innerhalb gewisser Schranken mit einer geringeren Eingangssteuer belegen können. Der Zolltag von 1843 hatte sich nicht nur mit der Haubtfrage beschäftigt, sondern auch Modalitäten einer eventuellen Maßregel zu Gunsten Belgiens und der von diesem dafür gegenzuleistenden Zugeständnisse in Erwägung gezogen. Baron v. Arnim wandte sich unterm 4. März 1844 noch einmal an den Grafen Goblet und lud denselben wiederholt zur Wiedereröffnung der Unterhandlungen ein. Die Antwort vom 18. März lautete: das Brüsseler Kabinet könne auf diesem Wege nicht weiter vorschreiten, wenn es nicht zuvor die Gewißheit erhalte, es steh nichts entgegen daß der eventuell abzuschließende Vertrag die Bürgschaft gewähre: das belgische Eisen werde während der Dauer des Vertrags von jedem neuen Zoll oder jeder Erhöhung der bestehenden Zölle die etwa der Zollverein belieben könne ausgenommen. Nun war zwar die Frage der künftigen Besteuerung des Eisens beim Eingange in den Zollverein mittlerweile auf eine Weise gelöst worden welche ihm gestattet haben würde dem belgischen Eisen wesentliche Vortheile zu bewilligen; aber die in jener Mittheilung außgesprochene Bedingung erschien so übertrieben, daß selbst die wichtigsten Entschädigungen niemals die Regierungen des Zollvereins zu ihrer Genehmigung hätten bestimmen dürfen. In der That entsprach die belgische Regierung, welche ihr eigenes Eisen Deutschland gegenüber durch einen Eingangszoll von 5 Fr. auf 100 Kilogr. Gußeisen schützt, sehr wenig der Billigkeit, wenn sie vom Zollverein verlangte die belgischen Gußeisen ganz ohne Zollabgabe einzulaßen und für ihr Stangeneisen eine Auflage die kaum die Hälfte jener von 12 Fr. 70 Cent. erreicht, womit dieser Artikel in Belgien belegt ist, nicht zu erhöhen. Die Vereinsstaaten musten daher die Unter-

handlung als abgethan betrachten, in der Überzeugung daß nicht sie es waren durch deren Schuld es mislang eine den Belangen beider Theile gemäße Verständigung herbeizuführen.

Diese Fruchtlosigkeit mehrjähriger Anstrengungen muste vorzüglich deshalb Bedauern erwecken, weil sie zu beweisen schien daß die belgische Regierung auf ihre Handelsverhältnisse mit Deutschland geringen Wert lege. In dieser Hinsicht ward der Zollverein aber noch peinlicher berührt durch eine Maßregel Belgiens die eine wahrhafte Handelsfeindseligkeit bildete.

Belgien hatte durch den Beschluß vom 28. Aug. 1842 provisorisch die deutschen Weine und Seidenwaren den französischen gleichgestellt; die Maßregel ward durch den Beschluß vom 27. Jun. 1843 bis zum 1. Nov. desselben Jahrs und durch den Beschluß vom 5. Nov. 1843 bis zum 31. März 1844 verlängert, hörte aber am 1. April 1844 auf troz allen Vorstellungen von Seite Preußens. Der Zollverein ward Belgien gegenüber in die Stellung zurückversezt, worin er sich beim Abschluße der Übereinkunft vom 16. Julius 1842 zwischen Frankreich und Belgien befunden hatte. Und wie war diese damals von einem großen Theil der deutschen Presse gänzlich miskannte Stellung? Belgien hatte Deutschland in ihren gegenseitigen Handelsverhältnissen aufs empfindlichste verlezt, denn es hatte durch jene Übereinkunft die Prohibitifzölle des französischen Tarifs auf Leinengarn und -Gewebe in Bezug auf alle Länder angenommen, außer Frankreich, für welches es die minder hohen Ansäze seines eigenen Tarifs beibehielt, und sogar die Verpflichtung übernommen den Durchgang fremder Leinenwaren durch das belgische Gebiet nach Frankreich zu verbieten. Auf diese Weise hatte die belgische Regierung nicht bloß die Leineneinfuhr Deutschlands nach Belgien

ener Frankreichs gegenüber in Nachtheil gestellt, sondern sich zugleich dazu hergegeben in Betreff der Leinengarne und -Gewebe das bereits auf Deutschland lastende Prohibitissystem Frankreichs bis an die deutsch-belgische Grenze vorzuschieben. Sie bewilligte noch den Weinen, Seidenwaren und dem Salze Frankreichs Erleichterungen, ohne Entschädigung, bloß um von der französischen Leinenordonnanz vom 26. Jun. 1842 außgenommen zu werden. Daß hierin eine empfindliche Zurücksezung für Deutschland und dessen Erzeugnisse lag, war selbst von einem belgischen Minister außdrücklich anerkannt worden, als das Kabinet in der Repräsentantenkammer wegen der Verlängerung des Beschlußes vom 28. August angegriffen ward. „Welche Handlung der Feindseligkeit,“ entgegnete er: „hatte denn Deutschland seit dem Beschluße vom 28. August 1842, der zweimal erneuert worden ist, gegen uns begangen? Hatte es seinen Tarif zu unserm Nachtheil verändert? Nein. Zu dieser Zeit hatte in seinem Zolltarif durchauß keine Veränderung stattgefunden. Dennoch hatten wir durch die Übereinkunft vom 16. Julius unsern Status quo Deutschland gegenüber verändert. Wir hatten vermöge derselben den quasi Prohibitivtarif Frankreichs hinsichtlich der Leinenindustrie an die deutsch-belgische Grenze verlegt. Wir haben vorläufig Deutschland die nämlichen Vortheile bewilligt, und zwar in Erwartung des Ergebnisses der mit diesem Lande eröfneten Unterhandlungen. Wir haben sie auch deshalb bewilligt weil wir den Status quo unsers Tarifs gegen die deutsche Leinenindustrie verändert hatten. Und noch mehr, meine Herren, die Übereinkunft vom 16. Julius ist ein ganz neuer Akt in der Handelsdiplomatie; es ist die erste Übereinkunft durch welche das neue Belgien, die Regierung des unabhängigen Belgiens einen Vertrag über Differenzialzölle mit einem andern Staate abschloß. Es

lag daran diesem Akte, wenn auch nur für den Augenblick, alles zu nehmen was er Feindseliges gegen andere Länder haben konnte."

„In der That," heißt es in der Denkschrift der preußischen Regierung vom 18. Jul. 1844: „in der That konnten und musten die Vereinsstaaten die Übereinkunft mit Frankreich als eine schwere Verlezung ihrer Belange, als eine wahrhafte Handelsfeindseligkeit betrachten, gegen welche sie nach ihrer Zollgesezgebung zu Repressalien hätten schreiten müßen. Für diese nun bot sich in erster Linie das belgische Eisen dar. Die preußische Regierung hatte daher kaum den Abschluß der Übereinkunft vom 16. Jul. vernommen als sie, noch bevor dieselbe ratifizirt war, zu Brüssel die dringendsten Vorstellungen machen ließ, indem sie zugleich erklärte daß, wenn man denselben kein Recht widerfahren laße, dem Zollverein nichts übrige als auf so nachtheilige Maßregeln für die deutschen Linnengarne und Gewebe durch Repressalien auf belgisches Eisen zu antworten. Man bezieht sich hier auf die in dieser Beziehung stattgehabten Unterhandlungen. Sie waren nur mündlich, aber Preußen hielt sie deshalb nicht für weniger verpflichtend. Sie hatten das Ergebniß daß Preußen einwilligte sich der Repressalien gegen das belgische Eisen zu enthalten, während als Vergeltung die belgische Regierung sich verpflichtete ohne Verzug auf die deutschen Weine und Seidenwaren die Zugeständnisse außzudehnen welche die Übereinkunft für jene Frankreichs bewilligt hatte. Das Kabinet von Brüssel kennt vollkommen den Einfluß welchen diese konfidenziellen Vereinbarungen auf das Gesez vom 6. August geübt haben, welches den Vertrag vom 16. Julius gut heißt und in seinem Art. 2 bestimmt daß „der König im Intereße des Landes die durch Art. 2 der gedachten Übereinkunft festgesezten Redukzionen auf andere

Staaten soll außdehnen können." Die belgische Regierung erfüllte ihre Verpflichtung durch den Beschluß vom 28. Aug., und obgleich dieser nur provisorisch war, so glaubte doch die preußische Regierung auß Rücksicht auf die Lage der belgischen diese Abweichung von dem worüber man übereingekommen war, nicht weiter rügen zu müßen. Der wahre Stand der Frage, um welche es sich handelte, konnte also dem Brüsseler Kabinet nicht entgehn. Auch würdigte der Minister, welcher damals das Portefeuille des Außwärtigen führte, sie ganz richtig in nachstehnder Stelle einer Rede welche als Ganzes, wie allerdings wahr ist, den Zweck hatte die Bestimmungen des Beschlußes als von dem Ergebnisse der Unterhandlungen abhängig darzustellen. „Der ehrenwerte Hr. Desmet," sagte der belgische Minister, „hat von dem metallurgischen Gewerbfleiße gesprochen und das Bedauern außgedrückt daß er nicht den Gegenstand von Schadloshaltungen für die Vortheile gebildet, welche der Beschluß vom 28. August an Deutschland bewillige. Aber, meine Herren, ich frage Sie im Intereße eben dieses Gewerbfleißes, stand nicht zu befürchten daß, wenn wir Deutschland, ohne dazu verpflichtet zu sein, unter dem Drucke einer Außnahmsmaßregel belaßen hätten, Deutschland seinerseits dahin gebracht worden wäre ebenfalls eine Außnahmsmaßregel gegen unsere Gußwaren, unser Eisen ꝛc. zu ergreifen? Alsdann wären wir statt dem metallurgischen Gewerbfleiße die Erleichterung zu verschaffen welche Hr. Desmet ihm verschaffen möchte, und welche ich gleich ihm zu erreichen suche, die Veranlaßung von strengen Maßregeln gewesen welche den Untergang dieses so wichtigen und für das Land so wertvollen Gewerbfleißes beschleunigt haben würden."

Belgien hatte sich durch den Beschluß vom 28. Aug. kein irgend wichtiges Opfer aufgelegt, auch gab sich Preu-

ßen, wie schon früher erörtert, keinen Täuschungen hin über die materielle Bedeutung der Vortheile welche es für die Weine und Seidenwaren erlangt hatte. Aber man glaubte einige Rücksichten auf die schwierige Lage nehmen zu müßen in welche sich Belgien durch die Übereinkunft mit Frankreich sezte, und dieser Beweggrund allein war es welcher den Zollverein bestimmte sich übrigens vollkommen gerechtfertigter Maßregeln gegen die belgische Industrie zu enthalten, und sich mit einem Zugeständnisse zu begnügen, welches ihm wenigstens eine Art von moralischer Genugthuung gab, indem es öffentlich bewies daß die belgische Regierung nicht außschließlich einen ihrer Nachbarn begünstigen, sondern den Handelsverbindungen mit Deutschland ebenfalls einen freundschaftlichen Karakter bewahren wollte. In dieser Beziehung sah der Zollverein mit Bedauern daß die belgische Regierung begann sich schwieriger zu der Verlängerung des Beschlußes vom 28. August zu verstehn, den sie von neuen Bedingungen und vorzüglich von dem Abschluße des Vertrags abhängig machen wollte, welchem sie indes durch übertriebene Forderungen selbst Hindernisse bereitete; der preußische Gesandte sah sich genöthigt dem lezten Verlängerungsbeschluße vom 5. Nov. 1843 eine vom 21. Oktober datirte Mittheilung vorhergehn zu laßen, welche ernstlich an die Möglichkeit von Repressalien für den Fall erinnert, daß die fraglichen Zugeständnisse zurückgenommen würden. Dieser Umstand veranlaßte die Staaten des Zollvereins über das zu rathschlagen was sie zu thun haben würden, wenn die belgische Regierung sich wirklich entschlöße die Bedingungen aufhören zu laßen, die allein den Zollverein bestimmt hatten nicht durch ähnliche Maßregeln auf das Unrecht zu antworten das man ihm gethan. Das Ergebniß dieser Berathung war folgender an sich und in seinen Folgen hochwichtiger einstimmiger Be-

schluß: „Gußeisen jeder Art sowie die andern Arten von Eisen, welche unter dem Buchstaben A des Sazes B des zweiten Theils des Vereinstarifs bezeichnet sind, sollen, wenn sie auß Belgien zu Lande oder auf dem Rhein in das Gebiet des Zollvereins eingehn, für den Augenblick einen Außnahmszoll von 5 Silbergroschen vom Zentner zahlen; ebenso sollen das Stangeneisen, sowie die übrigen Eisen- und Stahlarten, welche an der nämlichen Stelle des Vereins- tarifs unter dem Buchstaben B aufgezählt sind, wenn sie auf den nämlichen Wegen in den Zollverein eingehn, einer Er- höhung des Einfuhrzolls von einem halben Thaler vom Zentner unterworfen sein; endlich sollen sie, sobald die allgemeine schon festgestellte Erhöhung des Eingangszolles von diesen Artikeln in Vollzug gesezt werden wird (am 1. September 1844) bei ihrem Eingange auß Belgien zu Lande und auf dem Rhein fünfzig Prozent mehr zahlen als diese Zölle betragen.“ Dieser Beschluß, bis dahin uner- hört in der Geschichte der außwärtigen Handelspolitik des Zollvereins, ward vom Berliner Kabinet der belgischen Re- gierung mit dem gewis aufrichtigen Wunsche mitgetheilt, daß diese den Zollverein bald in Stand sezen wolle eine Maßregel zurückzunehmen, zu welcher er sich nur mit vie- lem Bedauern entschloßen hab.

Auffallend und beschämend für die deutsche Presse war es unter solchen Umständen daß bei dem nun sich entspin- nenden Mauthkriege zwischen dem Zollverein und Belgien mehrere geachtete deutsche Blätter, die bisher ein kräftiges Auftreten des Zollvereins gegen außerdeutsche Staaten ge- predigt und die Note des preußischen Ministers des Auß- wärtigen, welche englische Anmaßungen zurückwies, mit Freude begrüßt hatten, offenbar auß unrichtiger Auffaßung auf die Seite des belgischen Kabinets traten und gegen die Vereinsmaßregel aufs heftigste zu Felde zogen. Auß Lokal-

oder Privatintereßen ist dieses nicht zu erklären, die keinen Einfluß haben auf Blätter welche Wohlfahrt und Ehre des gemeinsamen Vaterlandes am höchsten stellen; sie bestätigten leider nur die innere Unselbständigkeit der deutschen Journalistik, indem sie den Zollkrieg ganz in dem Sinne widerhallten wie Brüsseler und Pariser französische Blätter ihn darzustellen für angemeßen fanden, während niederdeutsche Blätter, namentlich Vlaemsch Belgie das Unrecht des Brüsseler Kabinets mit klarer eindringlicher Sprache nachwiesen, aber hierauf hörten sie nicht. Die Mehrzahl der deutschen Zeitungen schien wirklich die Gleichstellung der deutschen Weine und Seidenwaren mit den französischen in Belgien nicht als einen mäßigen Schadenersaz für die unserm Leinwandgewerbe zugefügten Nachtheile zu betrachten, sondern sie mit der listigen belgischen Regierung, für eine Abschlagszahlung, für ein Handgeld auf einen künftigen Handelsvertrag mit dem Zollverein zu halten. Und dennoch war nicht einmal der Schadenersaz vollständig, indem die Erhöhung der Leinenzölle Deutschland weit mehr geschadet als die Herabsezung der Zölle auf Weine und Seidenwaren ihm genüzt hatte; denn während unsere Außfuhr an diesen nicht nennenswert zunahm, hörte der früher nicht unwichtige Absaz an deutschem Tischzeug, westfälischen Garnen 2c. nach Belgien und Frankreich fast ganz auf. Ja, man behaubtete sogar Belgien hab uns eine Reihe von Begünstigungen zu Theil werden laßen, ohne von uns eine einzige zu erhalten die wir nicht allen Staaten eingeräumt hätten. Es ist wahr der Zollverein hatte bisher den Grundsaz befolgt die Erzeugnisse des Auslandes nach allgemeinem Maßstabe zu besteuern. Verstand man unter der Reihe von belgischen Begünstigungen dagegen etwa das unaußgesezte Streben dieses Staats, seit seiner Selbständigkeit, der Einfuhr unsrer Fabrikate immer größere

Lasten aufzubürden und uns immer mehr von seinen Märkten zu verdrängen? etwa die nacheinander folgenden belgischen Verordnungen welche unsre Außfuhren an Strumpf-, Stuhl-, kleineren Eisen-, Kram- und Bandwaren, Garnen und Leinwand beschränkten? Die Erhöhung des belgischen Zolls auf Band und Posamenterien von 6 auf 40 Prozent, der einem Verbote ziemlich gleichkömt? Gehörte zu der Reihe von Begünstigungen endlich auch die belgische Verordnung vom 18. Jun. 1842, welche die Gewerbsteuer der außwärtigen Handelsreisenden von 125 Fr. bis auf 730 Fr. alljährlich erhöhte? Wir erwiesen uns in allen Stücken viel gefälliger gegen Belgien; Sparseide oder gezwirntes und gefärbtes Leinengarn z. B., ein vollendetes Fabrikat womit Belgien den Zollverein reichlich versorgt und wodurch in Ninove, Kortryk, Aelst ꝛc. tausend Hände beschäftigt werden, laßen wir gegen 2 Thlr. vom Zentner — etwa 2 bis 3 Prozent des Wertes — gutmüthig zu. Gewis, die Nachbarschaft Deutschlands ist so gar übel nicht; das weiß Frankreich auch, welches uns zwischen 30 und 40 Mill. Fr. Fabrikate zusendet, während wir ihm nur für 6 Mill. deutsche Fabrikate dafür heimgeben und ihm das Übrige mit Rohstoffen bezahlen. Und für jene lange Reihe belgischer Zugeständnisse hätten wir obendrein dem belgischen Eisen das Monopol auf unsern Märkten, in dem Augenblick wo die Nothwendigkeit eines höhern Schuzes der deutschen Eisenerzeugung überall außgerufen ward, für alle Zeiten zugestehn sollen? Nein, das wollte der Zollverein doch nicht, und deshalb zog er sich die sogenannten belgischen Repressalien und den Zorn der Brüsseler französischen Blätter zu!*)

---

*) Professor Biedermann hat mir entgegengehalten im frühern Benehmen Belgiens auch jezt noch keinen außreichenden Grund zur Ergreifung von den „Außnahmemaßregeln“ seitens

Noch einmal also, Belgien hatte nichts weniger als einen guten Grund die auf den Zollverein außgedehnte Konzession

---

des Zollvereins zu finden, solche seien nicht „edel und einer großen Nazion würdig, gegenüber einem kleinen Staate, nachdem man die Bedrückungen und die wirklichen Unbilden, welche sich andere Staaten gegen uns erlaubt, unvergolten hingenommen hatte." Ich glaube, mein geehrter Freund kann sich für diesmal über den Ehrenpunkt beruhigen, die Würde des Zollvereins ist Belgien gegenüber nicht verlezt worden. Die Unterlaßung des lezten nothwendigen Schrittes wäre nicht mehr Großmuth, sondern Schwäche gewesen; denn das Gewicht dieses Schrittes ist nicht auf Belgien, sondern auf Frankreich gefallen, und hätte der Zollverein seine vieljährige Großmuth der französischen Ungroßmüthigkeit gegenüber noch länger fortgetrieben, so würde er nur dem französischen Einfluße in Belgien neue Triumfe bereitet haben. Worauf der Zollverein den ganzen Nachdruck seiner Beschwerde legte, war die Verlegung des französischen Zollsystemes an die preußisch-belgische Grenze; der Zollverein stand mithin nicht mehr dem kleinen schwachen Belgien, sondern dem mächtigen Frankreich gegenüber, und in seinen Außnahmemaßregeln wehrte er sich gegen das Vordringen des leztern. Ich muß es noch einmal wiederholen, die unabhängigen belgischen Blätter zeigten bei der ganzen Angelegenheit ein weit richtigeres gesunderes Gefühl, indem sie von vornherein den Streit wie wesentlich zwischen Frankreich und Deutschland schwebend betrachteten, und meines Bedünkens kann er nur so und nicht anders aufgefaßt werden. Ebenso würde ich auch eventuell eine zu große Nachgiebigkeit des Zollvereins gegen den kleinen deutschen oder undeutschen hannoverschen Staat ihm wahrhaftig nicht als Würde und Großmuth, vielmehr als Schwäche gegen England außlegen; gleichwie ein Nachgeben in der Frage über Schleswig gegen das kleine Dänemark von deutscher Seite nicht Edelmuth, sondern beim richtigen Namen unverantwortliche Schwäche gegen Rußland heißen müßte. Der Zollverein, Deutschland darf im Belange seines Handels, seiner Wohlfahrt, seiner Freiheit, Ehre und Größe nimmermehr zugeben

vom 28. August 1842 zu widerrufen, denn sie war keine neue Vergünstigung, sondern nur ein sehr zweifelhafter Schadenersaz für eine neue Bedrückung, und wenn es diesen Schadenersaz zurücknahm, so muste es doch wohl einer einsichtsvollen Regierung gegenüber einer Retorsion auf seinem verwundbarsten Punkte, nämlich hinsichtlich der Eisen-

---

daß Frankreich sich an der Maas und an der Schelde allmählich festsezt; nur wenn es den Machinazionen der Franzosen dieses Ziel zu erreichen nicht kräftig und fest entgegentritt, unter dem Vorwande Belgien als freier Staat könne seine Handelspolitik nach seinem Ermeßen regeln, nur dann vergibt es sich an seiner Würde. Wenn man übrigens das Verfahren des Zollvereins in jenem Fall vertheidigt, so ist damit doch nicht zugleich eine Billigung der Fälle ausgesprochen, wo der Verein wirkliche Unbilden anderer Staaten unvergolten hingenommen haben soll. Im Gegentheil, ich selbst hab damals als die Stimmen sich gegen die „Außnahmemaßregel" des Vereins erhuben, sie zwar nicht gebilligt, aber doch damit entschuldet, daß Deutschland und seine Preße so gar nicht gewöhnt seien an kräftige Entschlüße von deutscher Seite, namentlich großen Staaten wie Rußland gegenüber, welches gegen unsere Grenzprovinzen empörend wüthet, daß man daher nun glaube der Zollverein hab bloß den Muth schwachen Ländchen wie Belgien die Zähne zu zeigen. Außer der russischen Grenzsperre gegen Verträge und Völkerrecht übrigens weiß ich von keinen Bedrückungen und Unbilden die der Zollverein hingenommen, denn wenn die Verträge mit Holland und England unvortheilhaft für uns waren, so ist das doch unsere eigene Schuld, so sind das Unbilden die wir uns selbst zugefügt haben. Daß dann in dem Vertrage vom 1. September der Zollverein Belgien sehr viel — doch nicht alles was es z. B. hinsichtlich der Befreiung von Eisenzöllen verlangt hatte — zugestand und sich ihm soviel möglich gefällig erwies, sollte, dünkt mich, gerade dafür sprechen daß es ihm nie darum zu thun war an dem kleinen Belgien just sein Müthchen zu kühlen.

zölle', gewärtig sein. Das Benehmen Preußens in dieser Sache verdient den Dank des zollvereinten Deutschlands, und wir wünschten nichts mehr als die leitende Vereinsmacht möchte Hannover, Holland, England und Rußland gegenüber stäts mit gleicher Entschiedenheit und Kraft auftreten. Die belgischen Opposizionsblätter gestanden selbst zu daß das Benehmen ihrer Regierung, die allen deutschen Anträgen auf ein billiges Übereinkommen unter allerlei unbegründeten Vorwänden außgewichen sei, in Vergleich mit der fast übertriebenen Nachsicht und Geduld des Zollvereins der grösten Anmaßung völlig gleich komme und nur durch ihre Stellung zu Frankreich einigermaßen erklärt werden könne. Die Energie des Zollvereins war dann doppelt erfreulich, wie an sich, so auch in ihren Folgen. Hatte er sich bisher von fremden Staaten zu viel bieten laßen, so zeigte er nun wie er keineswegs gemeint sei noch ferner mit sich spielen zu laßen, daß auch gegen die Übergriffe und Anmaßungen anderer Staaten eine unwandelbare Nachsicht aufhören und demnächst besonders an Holland die Reihe kommen werde seine Macht zu fühlen. Ferner bewies der Schritt daß die Vereinsregierungen ihre Scheu vor Differenzialzöllen, die schon der Entwurf des Handelsvertrags mit Nordamerika gebrochen, ganz überwunden haben, und entschloßen sind dieses wirksame Mittel überall in Anwendung zu bringen wo es dazu dienen kann Deutschlands Belange fremden Staaten gegenüber geltend zu machen. Die unmittelbare glückliche Folge der Retorsionsmaßregel war aber daß sie die belgische Regierung gefälliger stimmte. Beide Länder hatten die Mittel in der Hand sich wechselseitig unermeßlich zu nüzen; je mehr man sich aber schadete, desto bälder schien man zu dieser Erkenntniß und in Folge davon zum gründlichen Einverständnisse zu gelangen. Da Deutschland seinen ganzen Bedarf an Roheisen mit Vortheil nicht selbst erzeugen kann,

man mag den Mauthschuz noch so sehr erhöhen, so hat der Zollverein durch einen Differenzialzoll es in seiner Macht der belgischen Eisenerzeugung große Vortheile zuzuwenden. Belgien dagegen kann dem Zollverein vorläufig Nordseehäfen gewähren, indem es für ihn in Antwerpen und Ostende geschloßene Docken anlegt, worin Vereinsschiffe auß- und einladen; hierdurch wird dieser nicht nur in Stand gesezt seinen außwärtigen Handel ebenso zu regeln wie wenn jene Häfen ihm angehörten, sondern auch sich Holland und Nord-Deutschland geneigter zu machen als bisher. Weit entfernt daß eine solche Vergünstigung Belgien Opfer auflegte, würde sie vielmehr seine Seehäfen und Städte beleben und seiner Eisenbahn ein steigendes Einkommen gewähren. Das alles hatte bisher der belgischen Regierung nicht recht einleuchten wollen, die Retorsionsmaßregel des Zollvereins ebnete unerwartet schnell alle Hindernisse. Zwar versuchte sie vorher noch dem Zollverein Schrecken einzujagen, indem sie Hals über Kopf eine gehäßige Schiffahrtsmaßregel gegen Preußen schleuderte und erklärte den preußischen Schiffen ferner nicht die Scheldezölle zu ersezen; als dieses aber die erwartete Wirkung auf den Zollverein verfehlte, dieser vielmehr Miene machte die übereilte Maßregel aufs neue zu retorquiren, als endlich in Belgien selbst von allen Seiten die Stimmen lauter und lauter wurden gegen das bisherige Verhalten dem Zollverein gegenüber: da sah sich die belgische Regierung bald veranlaßt neue Unterhandlungen mit dem Verein anzuknüpfen, diese jezt ernst und aufrichtig zu führen, und in wenigen Tagen — zur unangenehmsten Überraschung aller derjenigen welche von dem Zollkriege zwischen Belgien und dem Verein Nuzen für sich erwartet hatten — ward der Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 1. September 1844 zwischen den beiden Nachbarländern abgeschloßen. So war

mittelst einer kräftigen Maßregel binnen wenigen Wochen zu Stande gekommen, worüber man Jahre lang aus lauter Rücksichten und Nachgiebigkeit vergebens unterhandelt hatte. „Durch diesen Vertrag," sagte das Zollvereinsblatt zwar mit einiger Übertreibung, aber nicht ohne Wahrheit, „ist der Zollverein in Stand gesezt Motive zu geben — den Holländern daß sie Deutschland Konzessionen machen — den deutschen Uferstaaten und Seestädten daß sie sich dem Zollverein anschließen — den Nordamerikanern und Brasiliern daß sie sich zu wechselseitig vortheilhaften Handelsverträgen verstehn — dadurch erlangt der Zollverein die Macht seinen auswärtigen Handel dergestalt zu regeln daß er künftig sein großes Bedürfniß an Kolonialwaren — dessen Wert der belgische Minister Nothomb jezt schon zu hundert Millionen Gulden schäzt — in eigenen Manufakturwaren wird bezahlen und seinen eigenen Verbrauch an Kolonial- und Manufakturwaren wird verdoppeln können — vorausgesezt daß der deutschen Industrie der ihr erforderliche Schuz zu Theil wird. Alles beruht jezt lediglich auf unserm Tarife und darauf daß der belgische Vertrag mit derselben Intelligenz und Energie ausgebeutet wird womit er abgeschloßen worden ist."

Der Vertrag vom 1. September nebst den fünf Zusazartikeln die bei der Auswechselung angereiht wurden, lautet nun im Wesentlichen also: „Im Namen der heiligsten Dreieinigkeit! Se. Maj. der König der Belgier einerseits und Se. Maj. der König von Preußen andrerseits für sich wie für alle andern suveränen Länder die zu dem Zollverein gehören (hier folgen die Namen) handelnd, gleich beseelt von dem Wunsche zwischen Belgien und dem Zollverein einen ihren wechselseitigen Handelsbelangen angemeßenen Zustand der Dinge schnell herbeizuführen und ihre Schiffahrts- und Handelsbeziehungen auf dauerhafte Grundlagen

zu gründen, die sie durch gegenseitige Zugeständnisse noch zu erweitern sich vorbehalten, sind zu dem Ende übereingekommen Unterhandlungen anzuknüpfen, und haben zu ihren respektiven Bevollmächtigten ernannt: Se. belgische Maj. den Generallieutenant Grafen Goblet d'Alviella, Minister des Außwärtigen, Se. preußische Maj. den außerordentlichen Gesandten Baron v. Arnim, welche, nachdem sie ihre Vollmachten außgewechselt und sie in gehöriger Form befunden haben, in folgenden Punkten übereingekommen sind:

Art. 1. Die Belgien gehörigen Schiffe welche mit Ballast oder beladen in die preußischen Häfen oder in einen der Häfen der Zollvereinsstaaten einlaufen oder auß denselben außlaufen, und in gleicher Weise die Preußen oder einem der Zollvereinsstaaten gehörigen Schiffe welche mit Ballast oder beladen in belgischen Häfen ein- und außlaufen, sind, wo auch der Ort ihrer Abfahrt oder ihrer Bestimmung sei, keinem andern Tonnengelde, Flaggen-, Hafen-, Fluß-, Lootsen-, Anker-, Bugsir-, Leuchtthurm-, Schleußen-, Kanal-, Quarantäne-, Bergegelde, Mäklergebühren, Lagergeldern oder andern Abgaben, welcher Natur und unter welchem Namen es auch sey, unterworfen — seien sie erhoben im Namen und zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, der Gemeinden oder irgend welcher andern Anstalten — als denjenigen die den Nazionalschiffen beim Einlaufen in diesen Häfen, bei ihrem Aufenthalte daselbst wie bei ihrem Außlaufen jetzt auferlegt sind oder in der Folge auferlegt werden möchten.

Art. 2. In Bezug auf die Unterbringung der Schiffe, ihr Ein- und Außladen in den Häfen, Docken und auf der Rhede und in Betreff aller Formalitäten, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladungen unterworfen werden können, ist man auf gleiche Weise übereingekommen den Nazionalschiffen kein Privilegium und keine

Vergünstigung einzuräumen die nicht auch jenen des andern Theils zu gute kämen. Art. 3. Die Vergütung von Seite Belgiens des von der niederländischen Regierung vermöge des §. 3 des Art. 9 des Vertrags vom 19. April 1839 erhobenen Scheldezolles ist den Schiffen der Zollvereinsstaaten zugesichert. Art. 4. Alle Producte und andere Handelsgegenstände deren Ein- oder Außfuhr in den Staaten der hohen vertragenden Theile mittelst Nazionalschiffe stattfinden könnte, können dort auf gleiche Weise mit den Schiffen des andern kontrahirenden Theils ein- oder außgeführt werden. Die in den Häfen Belgiens und des Zollvereins mit Schiffen des einen oder andern Theils eingeführten Waren können dort bestimmt werden zum innern Verbrauche, zum Transit oder zur Wiederaußfuhr oder endlich zur Niederlegung in den Räumen der Freilager (Entrepots), nach Gutdünken des Eigenthümers oder seiner Stellvertreter, alles zu denselben Bedingungen und ohne höheren Lageraufsichts- und andern Geldern dieser Art unterworfen zu seyn als denjenigen, mit welchen die mittelst Nazionalschiffe eingeführten Waren belastet sind. *) Art. 5. Die Waren aller Art, ohne Unterschied des Ursprungs, welche unmittelbar von den belgischen Häfen in jene des Zollvereins mit belgischen Schiffen eingeführt werden, oder diejenigen welche unmittelbar von

*) Dieser Artikel gehört zu den wichtigsten des Vertrags. Er gestattet die Einfuhr von Waren auß allen Ländern den Schiffen beider Theile in gleicher Weise, und nicht bloß, wie es z. B. in allen Schiffahrtsverträgen mit England lautet, im direkten Bedarfshandel der beiden vertragenden Länder. Hinsichtlich der Warenzölle bleibt freilich noch ein Unterschied bestehn.

den Häfen des Zollvereins in jene Belgiens mit Schiffen auß den Zollvereinsstaaten eingeführt werden, sollen in den respektiven Häfen keine andern und keine höhern Eingangs- und Außgangszölle bezahlen und keinen andern Formalitäten unterworfen sein, als fände die Einfuhr mittelst Nazionalschiffe statt. Dasselbe gilt für die Waren aller Art welche auß den Häfen des Zollvereins mittelst belgischer Schiffe, auß den Häfen Belgiens mit Zollvereinsschiffen, nach welchem Bestimmungsorte es auch immer sei, außgeführt werden. Getrennter Artikel: Da die Ladungen der Zollvereinsschiffe welche in Belgien mittelst indirekter Schiffahrt eingeführt werden, Differenzialzöllen unterworfen sind, so müßen die belgischen Schiffe welche in die Häfen des Zollvereins Ladungen auß einem weder Belgien noch dem Zollverein angehörigen Hafen einführen, ein außerordentliches Flaggengeld zahlen, welches nicht die Hälfte des jezigen Flaggengeldes übersteigen darf. Diese Stipulazion wird bis zum 1. Jan. 1848 und über diese Zeit hinauß für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrags in Kraft bleiben, wenn zu diesem Zeitpunkte nicht einer oder der andere der hohen vertragenden Theile sein ganzes Gesezgebungssystem über die Schiffahrt einer allgemeinen Änderung unterwirft. Für leztern Fall werden sich die hohen vertragenden Theile darüber verstehn die Regelung des §. 1 dieses Artikels mit den einzuführenden Änderungen in Einklang zu sezen.*) Art. 6. Die Boden- und Industrieerzeug-

*) Dieser Artikel ist in mehrfacher Hinsicht beachtenswert. Indem er mit Recht das Prinzip der Gegenseitigkeit in den Schiffahrtsverhältnissen in seinem ganzen Umfange festhält — was von den Schiffahrtsverträgen mit England

nisse des Zollvereins, welche in den an den Mündungen der Flüße von der Elbe bis zur Maas, diese Flüße eingerechnet, gelegenen Häfen auf Zollvereinsschiffen verladen und direkt in die belgischen Häfen eingeführt werden, sollen in den leztern als kämen sie direkt von einem Hafen des Zollvereins behandelt werden. Dagegen werden die belgischen Boden- und Industrieerzeugnisse, welche in den Häfen der Maas auf belgischen Schiffen verladen und direkt in die Häfen des Zollvereins eingeführt werden, in den leztern wie auß einem belgischen Hafen kommend behandelt werden. Außerdem sollen die Boden- und Industrieerzeugnisse des Zollvereins, welche auf Zollvereinsschiffen entweder direkt oder auß den den Häfen des Zollvereins gleichgestellten und im ersten §. bestimmten Häfen in die den belgischen Häfen gleichgestellten und im zweiten §. bezeichneten Häfen eingeführt werden, bei ihrer späterfolgenden Einfuhr in Belgien behandelt werden, als würden sie direkt und unter Zollvereinsflagge in einem belgischen Hafen eingeführt. Auf gleiche Weise sollen die belgischen Boden- und Industrieerzeugnisse, welche auf belgischen Schiffen entweder direkt oder von den gleichgestellten Häfen der Maas in die gleichgestellten Häfen von der Elbe bis zur Maas eingeführt

nicht zu rühmen ist und daher ein großer Fortschritt in der Politik des Zollvereins erscheint — muß er vorläufig noch wegen der belgischen Differenzialzölle in der indirekten Schiffahrt einige Unterscheidungen zwischen den Ladungen der Schiffe beider Theile beibehalten. Nur bei der Außfuhr, sie sei für direkte oder indirekte Fahrt, findet zwischen Schiffen und Ladungen beider Theile durchauß keine Verschiedenheit statt, wohl aber bei der indirekten Einfuhr hinsichtlich der Ladungen. Dies kann nur, wie im Vertrage angedeutet, auf zweierlei Wegen wegfallen: entweder schließt Belgien die deutschen Schiffe in sein Differenzialsystem ein, oder es schafft dieses ab.

werden, bei ihrer darauf folgenden Einfuhr in den Zollverein behandelt werden als kämen sie direkt und unter belgischer Flagge in einen Hafen des Zollvereins. Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich vor gemeinschaftlich die vorzuzeigenden Ursprungsbelege der Waren zu bestimmen, insoweit diese Belege nöthig erscheinen dürften. Art. 7. Die Prämien, Wiedererstattungen an Zöllen oder andere Vortheile dieser Art, welche in den Staaten des einen der beiden hohen vertragenden Theile den Nazionalschiffen und ihren Ladungen eingeräumt sind oder noch werden könnten, sollen auf gleiche Weise verwilligt werden sowohl den Schiffen des andern Theils als auch den Waren welche direkt von dem einen Lande in das andere auf Schiffen des einen oder andern Theils eingeführt oder wohin auch immer außgeführt werden mögen. Indessen sind von den vorhergehnden wie von den Stipulazionen des ersten und vierten Artikels außgenommen die Vorrechte welche die Erzeugnisse des Nazionalfischfangs und der Salzhandel schon genießen oder deren Gegenstand sie noch werden mögen. Art. 8. Was die Küstenschiffahrt anlangt, werden sich die Unterthanen jedes der beiden Theile wechselseitig den Gesezen unterwerfen müßen welche die Außübung derselben in jedem der Staaten regeln oder in der Folge regeln mögen. Art. 9. Die in einem der Häfen des Zollvereins einlaufenden belgischen Schiffe und die in einem Hafen Belgiens einlaufenden Zollvereinsschiffe welche in dem Hafen nur einen Theil der Ladung lichten wollen, können unter der Bedingung daß sie sich den Gesezen und Verfügungen der respektiven Staaten unterwerfen, an Bord den Theil der Ladung der nach einem andern Hafen desselben oder eines andern Landes bestimmt ist, behalten und ihn wieder außführen, ohne für diesen Ladungstheil andere Zölle zu ent-

richten als die für die Beaufsichtigung desselben festgestellten Abgaben. Art. 10. Sind die Schiffe eines der beiden Theile gezwungen in einem Hafen des andern einzulaufen, so sollen sie für Schiff und Ladung nur die Abgaben zahlen denen die Nazionalschiffe in ähnlichen Fällen unterworfen sind, vorausgesezt daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesezmäßig erwiesen wird, die Schiffe keine Handelsoperazionen nehmen und nicht länger in dem Hafen bleiben als der Anlaß es erheischt. Art. 11. Scheitert das Schiff eines Staats an den Küsten des andern, so wird dem Kapitän und der Mannschaft sowohl für ihre Personen als für Schiff und Ladung alle Hülfe und Beistand geleistet werden; das Bergen der gestrandeten Güter wird gemäß den Landesgesezen statt haben und dieserhalb nicht höhere Gebühren bezahlt werden als die Nazionalschiffe ähnlichen Falls zu zahlen haben. Die geretteten Waren sollen nur Eingangszölle entrichten, falls sie zum innern Verbrauch verwandt würden. Art. 12. Die vorhergehnden Stipulazionen (Art. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9) beziehen sich sowohl auf die See- als Flußschiffahrt, so daß, namentlich in Bezug auf die Zölle, ferner auf die die Schiffe und Ladungen treffenden Schiffahrtsabgaben und die Patentsteuer wie alle andern Abgaben, unter welchem Namen sie auch auftreten mögen, die dem einen Theile angehörigen Schiffe mit keinen andern und höhern Abgaben beschwert werden können, als die von den Nazionalschiffen getragen werden. Zusaz: Die in diesem Art. in Betreff der Flußschiffahrt stipulirte Gleichstellung bezieht sich auch auf das Rheinoktroi. Art. 13. Die respekt. Konsuln können verhaften und an Bord oder in ihre Heimat die Matrosen zurückfordern laßen, welche von den Schiffen ihrer Nazion desertirt sind. Zur Aufsuchung und Verhaftung solcher Außreißer wird man alle Hülfe leisten, wonach sie auf Ver-

langen und Kosten des Konsuls in den Landesgefängnissen festgehalten und bewacht werden, bis die Handelsagenten Gelegenheit zu ihrer Fortschaffung gefunden haben; zeigt sich diese aber nicht innerhalb dreier Monate, so sollen sie in Freiheit gesezt und nicht mehr auß derselben Ursache verhaftet werden. Wohlverstanden, die Seeleute welche Unterthanen des andern Theils, sind von dieser Bestimmung außgeschloßen. Art. 14. Wenn einer der hohen vertragenden Theile in der Folge einem dritten Staate irgend eine besondere Begünstigung hinsichts der Schiffahrt gewährt, so wird diese Begünstigung auch dem andern zu Theil, und zwar ohne Vergütung wenn dieselbe der dritten Macht ohne Ersaz eingeräumt ward, oder unter denselben Bedingungen, falls das Zugeständniß an solche geknüpft war. Art. 15. Als Schiffe Belgiens und des Zollvereins sind diejenigen zu betrachten, welche als solche in ihren Staaten in Gemäßheit der in Kraft bestehnden Geseze und Verträge angesehen werden; demnach haben die Befehlshaber der Seeschiffe deren Nazionalität durch Seebriefe zu beweisen, ferner müßen einerseits die Schiffsführer oder Schiffspatrone der Maas und der Schelde, andrerseits die des Neckars, des Mains, der Mosel und des Rheins ihr Schiffahrtsrecht auf einem der genannten Flüße darthun um zu der Flußschiffahrt eines der vertragenden Theile zugelaßen zu werden. So weit betrifft der Vertrag die Schiffahrt, den einen Haubtpunkt.

„Art 16. Vollkommene Handelsfreiheit besteht zwischen den Unterthanen der beiden vertragenden Theile in dem Sinne daß dieselben Erleichterungen, Sicherheit und Schuz, deren die Staatsangehörigen genießen, von beiden Seiten gewährleistet werden; demgemäß sollen sie bezüglich ihres Handels und Fleißes in irgend welchen Häfen, Städten oder Orten — sei es daß sie sich dort zeitweilig auf-

halten oder niederlaßen — keine andere noch höhere Steuer und Abgabe zahlen als die Staatsangehörigen, und dieselben Privilegien, Freiheiten und andere Vergünstigungen in Bezug auf Handel und Gewerbe genießen. Das Patent, dem in den Staaten beider Theile die Handlungsreisenden unterworfen sind, wird von beiden Seiten in gemeinschaftlichem Einverständnisse auf gleichförmige Weise (50 Fr.) festgestellt werden. Zusaz: Zu verstehn daß die belgischen Unterthanen in der freien Stadt Frankfurt nicht günstiger behandelt werden als die Unterthanen der Vereinsstaaten. Art. 17. Der Transit der von Belgien kommenden oder dahin gehnden Waren, welche durch nachfolgende Territorien des Zollvereins kommen, wird im Maximum folgendem Zoll unterliegen: a) der Transitzoll von allen Waren, welche zu Köln mit der belgisch-rheinischen Eisenbahn von dort auß dem Gebiet des Zollvereins auf dem Rhein hinauf und hinab außgeführt werden, darf nicht ½ Silbergroschen für den Zentner Zoll übersteigen; ebenso alle Waren die auf dem Rhein über Emmerich oder Neuburg zu Schiffe auf das Gebiet des Zollvereins nach Köln gelangt und von dort über Achen auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn außgeführt werden, können keinem höhern Zoll als ½ Silbergroschen der Zentner unterworfen werden. b) Der Transitzoll ist auf ½ Silbergroschen der Zentner für alle Straßen herabgesezt, welche von der belgischen Gränze auß das Zollvereingebiet auf dem linken Rheinufer durchschneiden um in den Rheinhäfen außzulaufen und vice versa. c) Der Transitzoll wird ebenfalls auf ½ Silbergroschen der Zentner für alle Straßen herabgesezt, welche von Belgien nach Frankreich, von Belgien nach den Niederlanden und von Belgien nach Belgien führen und das Zollvereinsgebiet durchschneiden. d) Der Transitzoll ist ebenfalls auf ½ Silbergroschen der Zentner für die Straßen

herabgesezt, welche über das Zollvereinsgebiet von Belgien auslaufen und über die deutsche Gränze hinausgehen, von Saarbrück bis nach Mittenwalde (bairisch-österreichische Grenze) inclusive und vice versa. e) Der Transitzoll wird auf 10 Silbergroschen der Zentner für die Straßen herabgesezt, welche das Gebiet des Zollvereins durchlaufen um über die Grenze zwischen Mittenwalde exclusive und die Donau inclusive auszulaufen. Der bestehnde Transitzoll für folgende Gegenstände, nämlich: Baumwollengewebé, neue Kleidungsstücke, Leder und Lederarbeiten, Wolle, Garn- und Wollengewebe wird für jezt auf den im Zellvereinstarif 3. Division, bezeichneten Straßen nun auf 15 Sgr. herabgesezt werden. Zusaz: Der Durchgangszoll, auf $^1/_2$ Silbergr. unter Lit. a. dieses Artikels festgesezt, soll nicht auf das Rheinoktroi bezogen werden. Art. 18. Die Transitfreiheit durch Belgien ist beibehalten unter Befreiung von jedem Zoll für den Transit auf der belgischen Eisenbahn, sowohl in Bezug auf die von allen Staaten des Zollvereins kommenden als auf die dorthin gehnden Waren laut der jezt zu Kraft bestehnden Bestimmungen. Die Zollbefreiung, deren in Belgien die mittelst der Eisenbahn durchgehnden Tuche, Kasimire und ähnliche Stoffe genießen, wird auf den Transit dieser Waren auf jedem andern Wege ausgedehnt. Der Transitzoll auf die aus dem Zollverein kommenden Schieferfteine, welche in Belgien in den zu dem Ende offenstehnden Zollbureaux eingehn und in den an der Belgien und den Zollverein trennenden Gränze zum Transit offenen Bureaux ausgehn, wird auf 15 Centime die 10 Fr. Wert herabgesezt oder auf 25 Cent. die 100 Kilogr. (nach der Wahl des Verzollers); der Transit der Lohrinde aus dem Großherzogthum Luxemburg nach den Staaten des Zollvereins über Belgien soll an den gemeinschaftlich näher

zu bestimmenden Bureaux von jedem Zoll befreit sein. Art. 19. Das Eisen belgischen Ursprungs welches in die Zollvereinsstaaten auf der Landgrenze zwischen den beiderseitigen Gebieten eingeht, wird folgendermaßen zugelaßen: a) die unter Lit. A im Zollvereinstarif bezeichneten Eisenarten (Roheisen, Gußeisen &c.) mit Redukzion von 50 Proz. des allgemeinen Zolls von 10 Sgr., der am 1. September 1844 eingeführt worden. b) Die unter Lit. B dieses Tarifs bezeichneten Eisenarten mit einem Zoll von 1 Thlr. 7½ Sgr. der Ztr., d. h. mit 50 Proz. Redukzion auf die Erhöhung der mit dem 1. September 1844 eingeführten Zölle. c) Die andern Arten fazonnirter, verarbeiteter oder nicht verarbeiteter Eisen, Eisenarbeiten aller Art, zu den folgenden Kategorien des Tarifs gehörig, nach den allgemeinen im Tarif bestimmten Ansäzen. Es ist festgestellt daß, wenn die Eingangszölle auf die verschiedenen Kategorien des Eisens und der Eisenarbeiten erhöht werden sollten, sich diese Erhöhung für die Dauer des gegenwärtigen Vertrags nicht auf die belgischen Erzeugnisse außdehnen darf und daß, wenn im Gegentheil die Zölle herabgesezt werden, diese Redukzion auch die genannten Artikel treffen wird, so daß die belgische Eisenprodukzion der ersten und zweiten Kategorie dieselbe Begünstigung treffen müste, und die verarbeiteten oder nicht verarbeiteten Eisenarten der andern Kategorien unter denselben Bedingungen eingeführt bleiben könnten. Wenn indessen durch die Tarifherabsezungen des Zollvereins es sich ereignete daß die Vergünstigung von 5 Sgr. auf die Kategorie A und von 7½ Sgr. für die Kategorie B nur dadurch zu erreichen wäre daß man zu Gunsten der obengenannten belgischen Eisensorten unter den allgemeinen Tarif, wie er vor dem 1. September 1844 war, heruntergehn müste, so werden sich alsdann die beiden hohen kontrahirenden Theile über die Entschädigung

verständigen, welche Belgien zur Zeit der Einführung dieser Redukzionen zu gewähren sein möchte. Art. 20. Der im Zollverein bestehnde Außgangszoll auf die Wolle wird für die nach Belgien bestimmte Wolle um die Hälfte vermindert werden. Zusaz: Diese Herabsezung (von 2 Thlr. auf 1 Thlr. vom Ztr.) ist vom Zollverein nur zu Gunsten und für den Verbrauch Belgiens bewilligt worden. Sollte es also vorkommen daß man Wolle auß dem Zollvereine nach Belgien einführte um sie später wieder außzuführen, so ist beschloßen worden daß die belgische Regierung Maßregeln zur Verhinderung dieses Misbrauchs ergreifen wird, oder der Zollverein wird das Recht haben die Außfuhr seiner Wolle auf das übereinstimmend anerkannte Bedürfniß der belgischen Fabriken zu beschränken. Art. 21. Der Eingangszoll im Zollverein auf dem Käse belgisches Ursprungs wird um 50 Proz. herabgesezt werden. Eine Zahl von 15,000 Hämmel auß Belgien kann jedes Jahr an den näher zu bestimmenden Zollbureaux frei von aller Eingangssteuer in den Zollverein eingeführt werden. Art. 22. Der Eingangszoll auf die auß dem Zollvereinsgebiete stammenden, zu Waßer oder zu Lande eingeführten Weine wird auf 50 Cent. per Hektol. für die Weine in Fäßern, auf 2 Fr. per Hekt. für Weine in Fläschen herabgesezt. Außerdem soll die jezt auf denselben Weinen ruhende Verbrauchsteuer um 25 Proz. herabgesezt werden. Der jezt in Belgien bestehnde Eingangszoll auf die Seidenfabrikate des Zollvereins soll um 20 Proz. herabgesezt werden. Während der ganzen Dauer des gegenwärtigen Vertrags können die so herabgesezten Eingangszölle und Verbrauchsteuern nicht erhöht werden, dergestalt daß die Weine und Seidenfabrikate von anderem Ursprunge in Belgien keine günstigeren Zollsäze erlangen können als die für die auß dem Zollverein herrührenden Weine und Seidenwaren festgestellt sind. Art.

23. Der Außgangszoll der Lohrinde bei den Bureaux von Jolhay, Petit-Heer und Francorchamps ist zu 6 Proz. ad valorem festgestellt. Art. 24. Die Nürnberger Waren welche im belgischen Zolltarif zu der Kategorie der Kramwaren gehören, werden im Tarif zu 5 Proz. ad valorem besonders aufgeführt werden. Der Eingangszoll in Belgien auf Modeartikel des Zollvereins wird auf den Saz von 10 Proz. ad valorem zurückgeführt gemäß den Bestimmungen des belgischen Tarifs vor dem Beschluße des 14. Julius 1843. Handwerkszeug und Instrumente von Eisen und Stahl auß dem Zollverein können bei ihrem Eingang in Belgien keinem höhern Zoll, als heute für sie besteht, unterworfen werden; dasselbe findet auf Baumwollgewebe aller Art desselben Ursprungs seine Anwendung. Die auß dem Zollverein stammenden Mineralwaßer sind von allem Eingangszoll in Belgien befreit. Art. 25. Belgien wird jährlich westfälische und braunschweigische Garne bis zum Belang von 250,000 Kilogr. zu 5 Cent. die 100 Kilogr. einlaßen. Art. 26. Das Gesez vom 6. Junius 1839 bezüglich der Handelsbeziehungen Belgiens mit dem Großherzogthum Luxemburg bleibt in Kraft. Art. 27. Um die Handelsbeziehungen und die Transitmittel zwischen den Staaten der beiden hohen kontrahirenden Theile zu begünstigen, verpflichten dieselben sich die gegenseitigen Verbindungen zu Lande so leicht, schnell und ökonomisch als möglich zu gestalten. Werden von beiden Seiten Vorsichtsmaßregeln für nöthig befunden um Misbräuchen vorzubeugen oder entgegenzutreten, so sollen sie von der Art seyn daß sie die Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports von dem einen Gebiete zum andern der beiden hohen kontrahirenden Theile nicht beeinträchtigen dürfen. Art. 28. Die beiden hohen Theile behalten sich vor durch einen zu dem Ende zu schließenden Vertrag die gemeinschaftlich zu treffenden

Maßregeln näher festzustellen, um den Schmuggel an der Belgien vom Zollverein trennenden Grenze zu hintertreiben. Das belgische Gouvernement verpflichtet sich von jezt an die Befugniss in Anwendung zu bringen, welche ihm vermöge der Art. 178 u. f. des allgemeinen Gesezes vom 26. August 1822 und der Art. 13 u. f. des Gesezes vom 6. April 1843 zusteht, unter Anderm was die Aufhebung der in den genannten Gesezen erwähnten Lagerhäuser und Magazine betrifft. Dagegen verpflichtet sich das preußische Gouvernement ähnliche Mittel in Anwendung zu ziehen, um den zum Nachtheil Belgiens an der belgisch-deutschen Grenze getriebenen Schmuggel zu verhindern. Art. 29. Als bei dem gegenwärtigen Vertrage mitkontrahirender Theil soll jeder deutsche Staat betrachtet werden, der dem Zollverein beitreten wird. Art. 30. Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikazionen in der Frist von 50 Tagen zu Brüssel außgewechselt werden. Der Vertrag soll 6 Jahre lang, vom 1. Januar 1845 an, in Kraft bleiben; nichtsdestoweniger können die beiden hohen kontrahirenden Theile, in gemeinschaftlichem Einverständnisse, ihn vor dieser Zeit in Außführung bringen. Falls 6 Monate vor Ablauf der oben festgesezten Jahre keiner der beiden hohen kontrahirenden Theile, vermöge einer offiziellen Erklärung, seine Absicht zu erkennen gibt die Wirkungen des Vertrags aufhören zu laßen, so soll derselbe weiterhin Gültigkeit haben und so fort von Jahr zu Jahr. Zur Beglaubigung dessen haben die resp. Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihr Wappensiegel aufgedrückt. In Duplo zu Brüssel außgefertigt den 1. September des Gnadenjahrs 1844.

(Unterz.) (L. S.) Goblet. (L. S.) Arnim.

Ein Blick auf diesen Vertrag zeigt seine Wichtigkeit für Belgien wie für Deutschland. Wer unmittelbar

die meisten Vortheile erlangt hat, ist fruchtlos zu untersuchen. Wenn ich trozdem die Überzeugung ausspreche daß Belgien zunächst gewis nicht zu kurz gekommen ist — die überschwänglichen Hoffnungen die man hier und da deutscherseits auf den Vertrag stellt, gehören noch der Zukunft an — so geschieht es nicht um darüber mich zu beschweren, sondern zu freuen. Der Vertrag vom 1. September ist der erste wichtige Schritt zu einer Wiederannäherung Belgiens an Deutschland, und ich würde es aus Herzensgrunde bedauern wenn Belgien sich je durch ihn übervortheilt sehen und dadurch von uns abgestoßen fühlen könnte. Dies war der Fall mit ihm Frankreich gegenüber, und eine gegenseitige Abkühlung und Entfernung die Folge davon. Ja, etwas Großmuth gegen den kleineren Nachbarstaat kleidet den größern um so beßer als jener der Natur der Dinge nach die größere Empfindlichkeit haben muß, und dieser mehr Mittel und Macht besizt Nachtheilen vorzubeugen oder sie zu verschmerzen. Unser Plan kann nicht dahin gehn die Wohlfahrt der deutschen Nazion auf Kosten Belgiens zu fördern, sondern dahin das Gedeihen beider in Einklang zu bringen. Die kleinliche und kurzsichtige Politik die ein Land dem andern zum Opfer bringen, gleichsam als Beute ausliefern möchte — eine Politik die selten dauernden Erfolg, meist nur augenblickliche Vortheile zu erzielen im Stande ist, für welche die Nemesis über kurz oder lang eine strenge Rechnung einzufordern pflegt — sie kann und darf nimmermehr der leitende Gedanke des Zollvereins werden, dessen Zukunft sich nicht nach den engen Schranken der Gegenwart meßen soll, und der die Aufgabe vorgezeichnet hat die kleinern Staaten Mittel-Europa's um sich zu sammeln zum Widerstande gegen jede Handelsübermacht und den großen Gedanken der Verkehrsfreiheit unter den Völkern zu verwirklichen.

Also nur um einer falschen Ansicht zu begegnen verweile ich einen Augenblick bei dem Gewichte der wechselseitigen Zugeständnisse. Der gesinnungsvolle und treffliche Brüsseler Briefsteller † der Allgemeinen Zeitung behaubtete: die Gleichstellung der belgischen und preußischen oder Zollvereins, schiffe in den gegenseitigen Häfen komme nur dem Zollverein, die Begünstigung des belgischen Eisens dafür Belgien zu gute, die eine Stipulazion sei der Preis der andern und sie kompensiren sich gegenseitig. Nichts kann irriger sein.*) Zwar steht der Schiffahrtsverkehr zwischen Belgien und Preußen zu Gunsten des leztern. Von 1834 an bis 1843 ist die Zahl der unter preußischer Flagge in die belgischen Häfen eingelaufenen Schiffe von Jahr zu Jahr folgende gewesen: 56, 53, 58, 73, 81, 71, 52, 70, 80, 129 (1844 wieder weniger); während dieser Zeit giengen jährlich nie mehr als drei belgische Schiffe nach Preußen, und in den lezten Jahren gieng gar keins mehr hin. Im Jahr 1841, wo 70 preußische Schiffe in Belgien einliefen, giengen auß Rußland ein 23, auß Schweden und Norwegen 169, auß Dänemark 162, auß Mecklenburg 108, auß den Hansestäden 31, auß Hannover und Oldenburg 229, auß allen nordischen Ländern zusammengenommen also 792 Schiffe, deren Ladungen 108,410 Tonnen betrugen, während im nämlichen Jahr

*) Dieser Korrespondent ist überhaubt bei Beurtheilung des Vertrags in auffallende Irrthümer gefallen. So nimt er z. B. an daß die Ladungen der preußischen Schiffe auch im indirekten Handel, z. B. auß allen nordischen Ländern oder auß Amerika in Belgien eingeführt, dem belgischen Differenzialzollsystem nicht unterlägen, sondern mit den Ladungen der belgischen Schiffe gleichgestellt wären. Dies gilt aber nur für den direkten Handel, wie es auch zwischen Preußen und England der Fall ist, und wie es wahrscheinlich bald zwischen Belgien und allen übrigen europäischen Ländern sein wird.

in allem nur acht belgische Schiffe nach jenen Ländern abgiengen, wie denn fast gar keine belgische Schiffahrt nach den nordischen Häfen besteht. Dieses Misverhältniss rührt zum Theil daher, weil der Schifbau und die Rhederei überhaubt in den nordischen Ländern weniger kostspielig sind als in Belgien, und die Schiffe jener Länder in manigfacher Hinsicht für den nordischen Handel vor den belgischen Schiffen Vortheile voraus haben welche diese ihnen nie ganz werden entreissen können; zum Theil auch daher weil die belgische Handelsflotte überhaubt noch sehr geringfügig ist, wie denn Belgien im Schiffahrtsverkehr auch mit allen übrigen Ländern, das märrische Holland ausgenommen, bedeutend nachsteht. Hieraus nun aber zu folgern daß die Bestimmungen des Vertrags hinsichtlich der Schiffahrt, namentlich die Gleichstellung der belgischen und Vereinsschiffe in den gegenseitigen Häfen sowie die Erklärung von Antwerpen und Ostende gleichsam zu Vereinshäfen nur dem Zollverein, nicht auch Belgien zu gute kommen würden, heißt den Sinn, Gedanken und Kern des Schiffahrtsvertrages gänzlich verkennen. Mit weit größerm Rechte behaubteten noch die hanseatischen Gegner des Vertrags: die Hoffnungen welche Manche im Zollverein auf die Schiffahrtsbestimmungen des Vertrags, namentlich auf das neue Verhältniss zu Antwerpen und Ostende stüzten, dürften sich vorerst wenigstens als trügerisch erweisen, da Belgien nur eine unbedeutende Handelsflotte besize und noch viel weniger schon namhafte Handelsverbindungen mit den überseeischen Ländern angeknüpft hab. Jener Brüsseler Korrespondent hatte gerade die Haubtsache auf die es Deutschland in dem Vertrage ankömt übersehen, nämlich nicht so sehr den Schiffahrtsverkehr zwischen Antwerpen und den Ostseehäfen, als vielmehr den allgemeinen deutschen Verkehr, sowohl was Ausfuhr als Einfuhr be-

trifft, auch mit Hülfe deutscher Schiffe über die belgische Eisenbahn und die belgischen Häfen zu beleben und dadurch zugleich Holland und andere Staaten am deutschen Meere dem Zollverein geneigter zu stimmen. Also nicht der Verkehr zwischen belgischen und preußischen Häfen kömt in erster Linie bei dem Vertrag in Betracht, sondern das was Ostende und Antwerpen als deutsche Seehäfen sich und dem Zollverein werden können. Was nun in dem Vertrage zu Gunsten des allgemeinen Verkehrs über Belgien und seine Häfen festgesezt worden, das frommt natürlich gerade Antwerpen, vielen andern belgischen Städten und der belgischen Eisenbahn zuerst und am meisten. Dieses ist so wahr daß selbst belgische Blätter über den Vortheil den der Vertrag für Antwerpen in Außsicht stellt, sogar den wirklich für belgisches Eisen stipulirten auß den Augen verlieren. Die Sache steht mithin so: der Zollverein hat Belgien eine Menge wichtiger materieller Zugeständnisse gemacht, namentlich durch die Vergünstigung seines Eisens mittelst eines Differenzialzolles der alle materiellen Gegenleistungen Belgiens überbietet; *) aber auch die Bestimmungen hinsichtlich der Schiffahrt und des Transits welche dem Zollverein günstig erscheinen, sind wenigstens nicht minder vortheilhaft

*) Die Wichtigkeit dieser Vergünstigung erhellt auß Folgendem: Belgien sezte bisher im Verhältnisse zu England wenig Eisen nach Deutschland ab; sein Absaz dahin betrug 1841 z. B. nur für 625,000 Fr., 1842 für einige tausend Franken mehr; wie sehr sich derselbe aber erweitern kann, zeigte das Jahr 1843, in welchem er auf 2½ Millionen Fr. stieg. Lüttich, das englisches Eisen in einzelnen deutschen Gegenden bei gewöhnlichen Preisen nun ganz verdrängen zu können hofft, berechnete daß, wenn man auch nur den vierten Theil des Eisens nach Deutschland liefern könnte, das bisher von England dahin geliefert worden (für etwa 24 Millionen Thaler), sich die ganze belgische Eisenindustrie sehr heben müste.

für Belgien. Unsere großen Erwartungen von dem Vertrage stützen sich in der That nicht auf die Verhältnisse der Gegenwart, sondern auf die der Zukunft, die er selbst erst anbahnen helfen soll.

Diese Hofnungen winken aber auch Belgien, und zwar in einem noch höhern Grade. Erleuchtete Stimmen wie die De Laet's, des braven Herausgebers des leider zu bald verblichenen Blattes Vlaemsch Belgie, haben sich darüber genügend ausgesprochen. „Wir haben dem Vertrage vom 1. Sept. zugejauchzt," schrieb er, „und mehr als je betrachten wir ihn als ein großes heilvolles Ereigniß für unser Vaterland, weniger wegen seiner unmittelbaren Vortheile, die sich haubtsächlich auf Antwerpen (!) beschränken, als wegen seiner mittelbaren. Durch ihn ist der Grund zu einem wechselseitig vortheilhaften Verhältnisse einmal gelegt, das sich nun erproben muß. Die Erfahrung wird dann in wenigen Jahren schon den Weg zeigen auf dem man mit Sicherheit vorwärts schreiten kann. Der Tag ist hoffentlich nicht fern mehr, an welchem man in Deutschland wie in Belgien einsehen wird daß man dabei nicht stehn bleiben darf, und daß niemals zwei Länder sich in einer glücklichern Lage befunden haben sich gegenseitig aufeinander zu stützen und in brüderlicher Gemeinschaft ihr Glück und Wohlergehn zu entwickeln. Werfen wir, um zu erkennen ob Belgien nicht auch noch Frankreich gegenüber ein Intereße bei der Annäherung an den Zollverein hat, einen Blick auf die Lage unseres Vaterlands seit 1830. In den ersten Jahren nach der Umwandlung befanden sich unsere Gewerbs- und Handelsangelegenheiten in großer Verwirrung, in Folge theils des allgemeinen Stoßes, theils der Auflösung unserer frühern Beziehungen, theils des geringen Vertrauens womit die Kapitalisten ihr Geld wich-

tigen Unternehmungen zuwandten. Nach Verlauf einiger Jahre beßerte sich dies zwar wieder, doch war es mehr Täuschung als Wahrheit. Belgien arbeitete, keuchte, brachte Opfer an Zeit und Geld, aber seinen guten und wohlfeilen Waren fehlte der Absaz. Die alten Außgänge die wir eingebüßt hatten waren uns nicht ersezt worden, unsere Umwälzung hatte ganz Europa — Frankreich und England außgenommen — ein schweigendes Mistrauen gegen uns eingeflößt. Man weiß, die Freundschaft Englands bringt einem gewerbreichen Lande wenig Vortheil, mehr hoffte man von der „großmüthigen" Freundschaft Frankreichs. Schloß Deutschland auch nicht, wie Holland, seine Grenzen gegen uns ab, so war es doch nicht gestimmt uns damals besondere Vortheile zugestehn zu wollen — wie hätte es ein Volk begünstigen sollen, das sich durch Pariser und Brüsseler französische Zeitungen ohne Widerspruch wie die französische Vorwacht gegen Osten darstellen ließ! Aber unsere Fabriken bedurften des Absazes; wir wandten uns an Frankreich, dem uns die Revoluzion verbunden hatte und das großes Aufheben von seiner Zuneigung für uns machte. Vergeblich! Nein, doch nicht, das hochherzige Frankreich warf, wie man wohl sagt, ein Schellfischlein ins Waßer um einen Kabeljau damit zu fangen. Es bewilligte uns die kleinsten Vortheile um die grösten dafür zu fordern, ja es zog auch wohl die bereits zugestandenen Vortheile später wieder ein und behielt den Preis, den wir dafür bezahlt hatten. Erhub Belgien die Stimme gegen solche Handlungsweise, so verwies man ihm seine Undankbarkeit für ein Volk dem es Freiheit und Unabhängigkeit schulde. Frankreichs Politik gegenüber Belgien kann nur noch für Blinde ein Räthsel sein. Durch unsern Abfall vom Vereinten Königreiche sah es für immer das Bollwerk umstürzen, welches die Mächte im Jahre 1815 gegen Frankreich errichtet hatten,

In Erwartung der Zeit und Gelegenheit, wo andere Träume in Erfüllung gehn sollen, muß es nun Belgien in seinem jezigen Zustande zu erhalten, d. h. es in Europa zu vereinzeln suchen. Belgien muß allein stehn, ist der Inhalt seiner Politik gegen uns. Aber es vertraute zuviel auf die Kurzsichtigkeit der fremden Kabinette, oder auf deren Abneigung gegen das belgische Grundgesez, das freisinnigste das in Europa zu Recht besteht. Hierauß erklärt sich daß unsere südweßlichen Nachbarn es für überflüßig hielten uns durch irgendein, auch das geringste Opfer, ja auch nur durch ehrliches Handeln an ihr Geschick näher zu binden — wir waren ihnen ja so schon gewis; sie begnügten sich mit den einflußreichen Ämtern, welche ihre Sendlinge unter uns einnahmen, ihrer Beherschung unsers höhern Unterrichts und einer Tagspresse die, von Belgien nur den Namen tragend, in Wahrheit von Franzosen und zum Vortheil Frankreichs geschrieben ward. Eine Annäherung an den Zollverein war daher das beste Mittel um Frankreich selbst geneigter gegen uns zu stimmen, ja um hoffen zu dürfen mit diesem ernste Unterhandlungen zum Vortheil beider Theile pflegen zu können; denn Belgien mit Deutschland im Bunde ist wie ein Schwert gegen Frankreichs Brust gezückt. Dies hat das Journal des Débats recht gut eingesehen, ungeachtet der üblen Nachreden womit es die Prüfung des Vertrags begleitet. Der Vertrag mit dem Zollverein hat den Franzosen bewiesen daß wir nicht mehr gezwungen sind allein in Frankreich unsere Zuflucht und unsern Bundesgenoßen zu suchen, und darum hat er auch unsere ganze bisherige Stellung sehr zu unsern Gunsten geändert."

Es konnte daher nicht anders sein, der Vertrag muste in Belgien wie in Deutschland bei allen Wohlgesinnten die freudigste Aufnahme finden; nur einige Brüsseler Blätter blieben ihrer französischen Sendung getreu. Die Pariser

Presse dagegen erhub eine Polemik gegen den Vertrag, so verlezender Art, daß sie nicht wenig dazu beitrug die für Deutschland günstig erregte Stimmung in Belgien zu stärken. In der That, Frankreich durfte sich über den Vertrag nicht beklagen, da jede Bestimmung die seine Intereßen hätte verlezen können, mit fast zu zarter Rücksicht vermieden worden war; wenigstens hatte in dem Vertrage vom 16. Julius 1842 die gleiche Schonung gegen Deutschland nicht obgewaltet, dessen Anliegen vielmehr durch denselben empfindlich verlezt worden waren. Dennoch floß selbst das weise Journal des Débats von Vorwürfen und Drohungen gegen Belgien über: wohin es mit seinem Schaukelsystem noch zu kommen gedenke? Ob es nicht muthwillig die Vertheidigung der Übereinkunft welche Frankreich mit ihm geschloßen erschwere? Ein Wink daß die Linnenübereinkunft bisher noch nicht die Genehmigung der französischen Kammern erhalten und man sie fallen laßen könne. Obgleich das Hofblatt dann weiter in seiner Prüfung der verschiedenen Stipulazionen des Vertrags selbst bekennen muß daß sie kein wesentliches Intereße der französischen Industrie verlezen, so fährt es doch in hofmeisterndem Tone fort, findet Belgiens Betragen abscheulich, selbst der Würde des belgischen Volkes zuwider, zumal da Frankreich mit ihm seine Unterhandlungen wegen eines Handelsvertrags fortseze! Das französische Ministerium mochte freilich gern vor dem Publicum den groben Fehler verbergen, den es dadurch begangen daß es Belgiens vorhergehnde wirklich sehr annehmbare Anträge nicht einmal einer Antwort gewürdigt und so hochmüthig unerwiedert gelaßen hatte, daß der Minister des königlichen Hauses der beauftragt gewesen sie zu überbringen, bei seiner Rückkehr erklärte: künftig möge wer wolle nach Paris gehn um Vorschläge zu Unterhandlungen zu machen, er für seinen Theil werde sich nicht mehr

dazu brauchen laßen. Darum antwortete auch das im Vertrauen des Ministeriums Nothomb stehnde Journal de Bruxelles jenem Pariser Blatte die merkwürdigen Worte: „Was wird Frankreich dazu sagen, wenn es erfährt daß der Vertrag vom 1. September, dem siebenjährige Unterhandlungen vorhergegangen, nur deswegen abgeschloßen worden ist, weil das französische Ministerium keinen unserer Anträge hat anhören wollen, weil es einen Handel der für Frankreich viel vortheilhafter war als derjenige den wir jezt geschloßen, für Deutschland ist, förmlich von sich gewiesen hat?" Welch ein Geständniss, und welche Rechtfertigung für das kräftige Auftreten Preußens!

In Wahrheit, Belgien hatte sich über Frankreich zu beklagen, nicht umgekehrt. Die Übereinkunft vom 16. Julius 1842 hatte Belgien in manche Unannehmlichkeiten gestürzt und dabei seine Hoffnungen getäuscht; dennoch hatte Frankreich, die definitive Genehmigung des Vertrags hinausschiebend, inzwischen auf mittelbare Weise, z. B. durch neue Unterscheidung der Leinwandsorten für die Verzollung und die Verfügung daß das Linnen zum Verbrauche des Heers ꝛc. nur französisches sein dürfe, wodurch der belgische Absaz auf das empfindlichste betroffen ward, gesucht die geringen Vortheile die der Vertrag Belgien zugesteht, noch mehr zu beschränken. „Frankreich hat immer," sagte Vlaemsch Belgie, „viel genommen, wenig gegeben, und dann noch hat es auß diesem Wenigen durch den einen oder andern Kunstgriff immer weniger zu machen gewust. Am Schwachen sich erholen, wird zwar von Alters her gepflogen — und beklagen wir uns nicht zu sehr, denn sind wir schwach, so waren wir 1842 noch schwächer; aber auch diese Außbeutung muß innerhalb gewisser Grenzen bleiben,

die Frankreich bereits überschritten hat." Auch war es ein bedeutsames Zusammentreffen, daß gerade um dieselbe Zeit wo der Vertrag mit dem Zollvereine endlich zu Stande gekommen und die Außsicht auf immer innigere freundschaftliche Verhältnisse mit diesem eröffnet hatte, Frankreich wieder eine Maßregel ergriff welche die belgischen Anliegen von neuem verlezte. Indem nämlich die französische Verordnung vom 3. September die Einfuhrzölle auf Maschinen und alles was damit zusammenhängt, statt wie bisher vom Werte, künftig vom Gewichte zu erheben bestimmte, erhöhte sie zugleich diese Zölle im Durchschnitte um mehr als das Doppelte (30 bis 80 Fr. von 100 Kilogr.), ohne eine Außnahme für Belgien zu machen, das jährlich für mehr als eine Million Fr. Maschinen in Frankreich einführte, nun in Zukunft aber nicht mehr auf diesen Absaz rechnen darf. Und doch bestand schon bisher in dieser Hinsicht ein Misverhältniss zwischen beiden Ländern, denn während die französischen Maschinen bei der Einfuhr in Belgien nur etwa 6 vom Hundert des Wertes zahlten, muste Belgien für die Einfuhr der seinigen in Frankreich durchschnitlich 15 vom Hundert entrichten. Gegenwärtig zahlt es 30, 40 bis 50 vom Hundert, je nach der Gattung der Gegenstände; diese Maßregel war um so verlezender als sie gleichsam die französische Antwort auf die belgischen Handelsanträge bildete, vielleicht um Belgien später auf leichte Weise wieder „neue" Zugeständnisse machen zu können.

Unter solchen Umständen gewinnt der Vertrag vom 1. September für Belgien auch hohe politische Wichtigkeit. Man hat ihn mit Wahrheit die Emanzipationsakte Belgiens genannt, denn er bildet seit dessen Bestehn als gesonderter Staat den ersten Vertrag von europäischer Bedeutung den es abschließt, und zwar in einer Richtung die dem Übergewichte Frankreichs entgegenarbeitet und es dem-

jenigen Nachbarlande und Staatenbunde näher bringt, von dem es für seine Selbständigkeit nichts zu befürchten, nur noch alles zu hoffen hat. Wollte Frankreich nun, um sich wegen dieser Wendung der Dinge zu rächen, zu neuen Verlezungen der belgischen Anliegen seine Zuflucht nehmen, so würde der Zug der Belgien Deutschland zuführt, sich auch in dem gleichen Maße verstärken und am Ende nur für uns vortheilhaft wirken. Da wir jedoch Belgiens Gedeihen wollen, so können wir einen solchen Gang der Dinge nicht wünschen; Frankreich und Belgien treiben einen außgedehnten Verkehr, und fern sei von uns der Gedanke irgendwelche Hoffnungen auf dessen Störung zu sezen. Wir leben ohnehin des festen Vertrauens: die großen Anliegen Belgiens und Deutschlands sind so verwandt, übereinstimmend und gleichartig daß, wenn sie sich nur einmal als solche mehr entwickelt und verschmolzen haben werden, darauß für Belgien eine Stellung erwachsen muß die es politisch wie merkantilisch Frankreich gegenüber stärkt und ihm, zu seinem wie zu Deutschlands Frommen, eine unabhängige Haltung gegen dasselbe möglich macht. Zur Erreichung dieses Zieles werden aber eben die Schiffahrtsbestimmungen des Vertrags vom 1. September vorzüglich beitragen, sie enthalten das erste thatsächliche Anerkenntniß der Übereinstimmung, die in den Seehandelsbelangen Belgiens und Deutschlands besteht, sie sind der erste Schritt zu ihrer Verschmelzung. Hätte Belgien, wie Holland oder Frankreich, Rücksichten auf das Monopol eines außgedehnten Handels mit eigenen Kolonien zu nehmen, so würde hiedurch sein Verständniß mit Deutschland sehr erschwert werden. Belgien und Deutschland sind in ihrer Annäherung glücklicher Weise durch keine außwärtigen Besizungen gehindert, sie haben also nicht bloß wegen ihrer Lage zueinander, sondern auch wegen ihrer gleichen Stellung zu den Kolonialstaaten und den freien Ländern

Amerika's ein und dieselben Anliegen jenseits des Meeres zu verfolgen. Der vierte Artikel des Vertrags vom 3. Junius 1837 zwischen Preußen und Niederland stipulirte die Gleichstellung der Schiffe und ihrer Ladungen für die unmittelbar auß den preußischen und als preußisch betrachteten Häfen in die niederländischen und umgekehrt eingeführten Produkte, und viel mehr kann allerdings Niederland nicht gewähren, so lange es das Monopol des Kolonialhandels für sich behalten will. Da solche Hindernisse zwischen Belgien und dem Zollverein gar nicht bestehn, so ist zu beklagen daß der Vertrag vom 1. September nicht gleich die belgische und die Zollvereinsflagge völlig gleichgestellt und identifizirt hat, vielmehr noch — hoffentlich auf nur kurze Zeit — Unterscheidungen bei der indirekten Einfuhr von Waren hat bestehn laßen. So lange Art. 5 des Vertrags dahin nicht geändert wird, so lange nämlich Belgien sein Differenzialzollsystem nicht auf deutsche Schiffe und ihre Ladungen erweitert, was allerdings nur dann folgerecht geschehen könnte, wenn Deutschland gleichfalls ein Differenzialzollsystem annähme und die belgischen Schiffe in gleicher Weise darin mit den deutschen gleichstellte — und das würde das Beste sein — so lange können auch Vereinsschiffe keine überseeischen Produkte, auf welchen ein Differenzialzoll zu Gunsten der belgischen Schiffahrt ruht, in Belgien wenigstens für den belgischen Verbrauch mit gleichem Vortheile wie belgische einführen. Dies bildet noch eine wichtige Ausnahme der Gleichstellung, aber auch die einzige; denn beim Niederlegen der Waren im Freilager sowie bei ihrer Durchfuhr auf der Eisenbahn nach dem Rhein stehn die Ladungen der Schiffe beider Theile sich unter allen Umständen völlig gleich, da ja in solchen Fällen gar keine Eingangszölle entrichtet werden, die eigentlichen Schiffahrtsabgaben aber stäts und unter allen Umständen dieselben

sind. Der Vertrag kann daher, bis auf jene einzige Ausnahme, als eine Föderation der belgischen und deutschen Flaggen angesehen werden. Deutsche Schiffe die gleichviel auß welchem Welttheile — auß Brasilien, den Vereinigten Staaten, der Havana, Ostindien, China, Ozeanien — mit überseeischen Erzeugnissen in Ostende oder Antwerpen einkaufen, werden sich fortan dort wie zu Hause finden, und wenn sie auch ihre Ladungen noch nicht immer für den innern Verbrauch Belgiens wegen der Differenzialzölle vortheilhaft abzusezen vermögen, so können sie sie doch ganz wie Nazionalschiffe in den Freilagern niederlegen zur Wiederaußfuhr oder sie, ohne daß sie gleichsam den belgischen Boden berühren, plombirt auf der Eisenbahn nach Achen und Köln versenden. Der Zollverein besizt daher endlich am deutschen Meere den schönsten Seehafen, in welchem die Tradizionen Deutschlands noch lebendig sind, das hanseatische Haus noch immer vor allen andern großartigen Gebäuden die Augen auf sich zieht, und eine Menge deutsche Handelshäuser sich niedergelaßen haben: Belgien und der Zollverein haben sich fürder die Hände nach außen zu bieten, gemeinsam haben sie mit den Vereinigten Staaten, Brasilien und andern überseeischen Ländern Handelsverträge zu schließen, und verbrüdert müßen ihre Flaggen über die Meere ziehen.

In Deutschland suchte sich, auß ziemlich naheliegenden Gründen, das einseitig hansische Intereße gegen den Vertrag geltend zu machen. Denn indem dieser das große Rheingebiet auf einen neuen Außgang nach der See weist und der einen Hälfte der deutschen Kolonialwareneinfuhr eine andere Organisazion zu geben verspricht, besonders aber weil er die Annahme eines Differenzialzollsystems dem deutschen Handelsstaate nahe legt, berührt er die Hansestädte in ihren wichtigsten und empfindlichsten Intereßen. Wenn die Hansa an dem Vertrage anstößig, ja! antina-

zional findet daß der Zollverein darin die Absicht an den Tag legt, seinen Seehandel mit Hülfe eines fremden Staats (von dem wir aber wünschen müßen daß er uns nicht fremd bleibe) zu organisiren, so ist das abgeschmackt an sich und gar wunderlich in Betracht ihrer eigenen bisherigen Stellung zu dem englischen Handel. Der Verein ist gezwungen seinen Seehandel zu organisiren, er muß also die Mittel anwenden die ihm dazu zu Gebote stehn, und es ist nicht seine Schuld wenn Hamburg sie ihm verweigert. Will die Hansa dies Verfahren feindselig nennen, so gleicht sie darin einem Mann der, in einem Staate sich selbst außerhalb der gesezlichen Ordnung erklärend, die Polizei die ihn dazu anhalten will, seinen Feind schilt. Fühlt denn Hamburg nicht wie ungehörig es gerade sich verhält wenn es sich und seine Intereßen mit denen von 30 Millionen seines eigenen Volks auf gleiche Linie stellt? Wirklich seltsam, Hamburg tritt als souveräne Handelsmacht dem Zollverein gegenüber; will als solche nur durch Vortheile aller Art, wie etwa Brasilien, Spanien, Dänemark, sich bestimmen laßen Verträge mit dem Vereine zu schließen, und doch beklagt es sich zu gleicher Zeit darüber daß dieser es als fremde Macht behandeln wolle, und in dem Augenblick wo er dieser Suveränetät gegenüber zu seinen eigenen Waffen greift, will es plözlich als allein bevorrechteter Bruder von ihm angesehen werden! Soetbeer schrieb noch im Jahr 1840 (Hamburgs Handel S. 287): „daß aber die Linie des deutschen Zollvereins sich über Holland und Belgien ausbreite, ist wohl noch nicht im Ernste als möglich gedacht." Ja wohl, ihr Hamburger, nicht bloß im Ernste gedacht, sondern vier Jahre später zum Theil auch schon ausgeführt! Wir haben jezt wirklich einen Weg zum Meere, der nicht über Hamburg geht, und mit seiner Hülfe können wir uns den Forderungen des Ham-

burger wie des holländischen Handels entziehen. Der Zollverein ist gegen alle Staaten an der deutschen Küste eine wehrhafte Macht geworden, er führt auch gegen sie bereits die furchtbare Waffe der Differenzialzölle; ist diese auch neu in seiner Hand, drum nicht minder gewaltig: er vermag die Einfuhr überseeischer Produkte durch das Rheingebiet und über Stettin her vor der durch das Elbgebiet wesentlich zu begünstigen. Der deutsche Handelsbund, nicht bloß eine Regelung verschiedener Intereßen, sondern eine deutsche Macht, muß sich als solche auch geltend machen und denen nun entgegentreten, die sich ihm gegenüberstellen; indem er sich seiner Kraft bewust wird, soll er sie verdoppeln, er darf sich nicht länger wie ein unerwachsener Knabe von Andern schulmeißtern und ansehen laßen. Die alte Zeit ist vorbei, wo sich ein Theil von Deutschland dem andern entgegenstellen konnte, ohne der öffentlichen Meinung zu unterliegen; neue Rechte und neue Ideen walten ob. Wenn die Hansa fortfährt das System des absolut freien Handels dem schützenden des Zollvereins gegenüber zu vertreten und diesen noch eben für keine Macht zu halten; wenn sie glaubt ihre Vormundschaft über den deutschen Handel hab immer zu dauern, dieser könne nie mündig werden: so ist es ihre Sache zu sehen wie sie dabei außkömt. Doch wenn Hamburg alsdann von Deutschlands Intereßen spricht, also ohne daß es sich dem Handelsstaat Deutschland einverleiben will, so ist es wahrlich ja eben gar nicht von Intereße für Deutschland daß dieser Handel über Hamburg, vielmehr daß er durch andere dem deutschen System sich anschließende Häfen geht. Wenn die Hansa ferner meint, Deutschland besize längst in Hamburg und Bremen was es in den belgischen Häfen suche, so verkennt sie gänzlich einmal die eigentliche Frage um die es sich handelt — die Frage der Differenzialzölle — sodann daß sie allein dem

deutschen Ausfuhrhandel wie genügen kann und am wenigsten unsern Bedürfnissen jezt genügt; endlich daß Deutschland das große Anliegen hat bei seinen ausgebreiteten Landgrenzen die Zahl seiner Seehäfen möglichst zu vermehren, im Süden wie im Norden, daß es Antwerpen so wenig als Triest, ja Genua am Ende so wenig als Stettin und Danzig entbehren kann, um allen seinen Theilen eine nahe Verbindung mit der See zu sichern, wie denn ja zu den größten Handelsvorzügen Englands die große Zahl seiner Ausfuhrhäfen, zu denen Frankreichs der Besitz von Häfen nicht bloß am Kanal und am atlantischen Meere, sondern auch am Mittelmeere gezählt werden muß. Das dringendste Anliegen des Rheinlandes heischt eine Verbindung mit der nächsten Küste, welche Hamburg und Bremen ihm nie ersezen könnten; wollte der Zollverein sich gegen Holland und Belgien abschließen, er würde gerade dann zu keiner wahrhaft selbständigen Organisazion seines Seehandels gelangen können, die Folge davon wäre nur Verödung der jezt so sichtbar aufblühenden Rheinstädte und ihrer bisherigen Handelswege. Überhaubt wäre der Anschluß Belgiens an Deutschland in handelspolitischer Hinsicht unter keinen Umständen die Aufnahme eines fremden Elements in den deutschen Handelskörper, sondern nur eine natürliche merkantile Erweiterung unsrer den politischen Grenzen nach sehr beengten Seeküste, die unserer Wohlfahrt um so mehr entspräche als sie auch den Anschluß der holländischen Küste nach sich ziehen müste. Niemals darf und kann sich der ganze überseeische Handel Deutschlands in Hamburg und Bremen zusammenziehen, weil solches alle natürlichen Verhältnisse verrücken würde, solange der Handelszug jener Städte nach dem Süden nicht über Köln, Mainz und Mannheim geht. Wollte die Hansa ihren Anschluß an den Zollverein etwa an die Bedingung knüpfen: alle Einfuhr von Kolonial-

artikeln über die Rheingrenze, über Antwerpen und Triest müße im Fall der Annahme eines Differenzialzollsystems als Zwischenhandel der unbegünstigten Seeeinfuhr gleichgestellt werden, sie würde nur Spott ernten und verdienen. Sollten die rheinischen und süddeutschen Regierungen in ein System willigen, welches die andern Straßen nach der See überflüßig und ihre Städte wüste machen müßte? Mit mehr Takt traten die Hansestädte den übertriebenen Erwartungen entgegen, die man sich vornehmlich in Süd-Deutschland und am Rhein von dem Vertrage sofort machte. Dieser räumt vorerst nur wenig Hindernisse gegen den Aufschwung des deutschen Handels hinweg, und kann sich nur allmählich wirksam äußern. Wie schon hervorgehoben, sind die Ladungen der Zollvereinsschiffe, insofern sie zum belgischen Verbrauche bestimmt, nur dann von den Differenzialzöllen befreit, wenn sie — sonst gleichviel welches Ursprungs — unmittelbar von Zollvereinshäfen eingeführt werden. So lange diese wegen der schwachen Kauffahrtheiflotte Belgiens gerade für den belgischen Seehandel nachtheilige Bestimmung währt, wird der Antwerpener Warenhandel für Deutschland zum Theil Kommissions- oder Spedizionshandel bleiben der, als solcher; für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse, als Rückfrachten, nicht den Nuzen hat den der hanseatische Handel uns gewährt, soweit dieser wirklich den unmittelbaren Austausch fremder Einfuhren gegen deutsche Ausführen zu vermitteln sucht. Ist übrigens auch die Ansicht welche meint, der Vertrag beschränke den Antwerpener Handel für Deutschland allein auf Förderung, ganz irrig, indem ja die Ausfuhr aller Erzeugnisse, belgischer und deutscher, auß den belgischen Häfen, wohin auch, auf den Schiffen beider Theile unter ganz gleichen Bedingungen stattfindet und ebenso die Einfuhr überseeischer Erzeugnisse

zur Durchfuhr nach Deutschland, hierin also immer doch sowohl für belgische wie deutsche Rheder und Kaufleute, ob sie in Antwerpen oder Köln oder wo sonst ihren Siz haben, ein kräftiger Sporn zur Außbreitung auch des deutschen Außfuhrhandels liegen muß; so ist doch zuzugeben daß der deutsche Aktivhandel über Antwerpen vorerst und noch lange nicht an Wichtigkeit den über Bremen oder über Hamburg erreichen wird, schon weil es der Zeit und vieler Erfahrungen bedarf um neue Handelsverbindungen in überseeischen Ländern für den Absaz hinterländischer Erzeugnisse anzuknüpfen, die von Antwerpen auß annoch kaum bestehn. Selbst wenn für die Zollvereinsschiffe und ihre Ladungen in den belgischen Häfen alle und jede Differenzialzölle wegfielen, und deutsche Häuser in noch größerer Zahl mit ihren Kapitalen und Erfahrungen dorthin übersiedelten zur Vermittlung des deutschen Auß- und Einfuhrhandels, so würden die Hansestädte doch gewis noch lange das Übergewicht behaubten; nur möchte dann ihre vorgebliche Besorgniß, die neu eröfnete überseeische Absazgelegenheit würde allein der belgischen Industrie, nicht auch der deutschen zu gute kommen, Antwerpen würde sich nur den deutschen Import zulegen, nicht auch den deutschen Export *), sich schnell beschwichtigen,

---

*) Bis jezt hatte es solchen Anschein, indem in den lezten Jahren die allgemeinen belgischen Einfuhren um 70 bis 80 Millionen Fr. die Außfuhren überstiegen. Es betrugen nämlich

die allgemeinen Einfuhren in Belgien				die Außfuhren			
1838	für	238,052,659	Fr.,	nur	für	193,579,520	Fr.
1840	"	246,405,399	"	"	"	183,497,827	"
1842	"	288,387,663	"	"	"	201,970,588	"
1843	"	294,584,180	"	"	"	222,154,281	"

wo nicht gar in eine Besorgniß entgegengesezter Art umschlagen. Vorläufig haben Hamburg und Bremen thatsächlich noch nicht mehr zu fürchten als eben gut ist, um ihnen und allen deutschen Küstenstaaten Beweggründe zu geben ernsthaft an Beitritt an den Zollverein zu denken. Das ist diesem gegenwärtig ihnen gegenüber die Haubtsache. Indem die Hansa bisher auf der See die dritte Handelsmacht der Welt, viele Millionen Deutsche repräsentirte, überragt noch das Ansehen ihres Namens und ihrer Flagge weit das Antwerpens; noch gibt auch sie ihre Stimme ab wo es sich um irgendeine Handelsangelegenheit der ganzen Welt handelt. Gewis wird ihre wahre Macht noch größer, ihr Einfluß nach innen und ihre Stellung nach außen noch wichtiger durch ihren einstigen Anschluß an den Zollverein, wenn solches auch das Opfer einer zum bloßen Schatten hingeschwundenen kommerziellen Unabhängigkeit, des Gedankens an eine selbständige vaterstädtische Handelsmacht Deutschland gegenüber — eine oder zwei Städte gegen Tausende, 200,000 Deutsche gegen 30 Millionen — kosten sollte. Denn jezt wo der Zollverein auch nach außen zu handeln begonnen, geht es mit der lezten Täuschung von einer gebietenden Handelsmacht der alten Hanse neben der neuen deutschen ein für allemal zu Ende. Diese schließt als Weltmacht mit einer andern Weltmacht Verträge ab, wobei sie Hamburgs nicht nur nicht bedarf, sondern ihm auch auf einmal seine Abhängigkeit vom großen Binnenlande nachdrücklich beweisen kann. Der Vertrag mit den Vereinigten Staaten muste den lezten Traum der Hamburger über ihre leitende Handelspolitik vernichten. Der Vertrag mit Belgien der dem Zollverein den Weg nach der Nordsee bricht, Köln und Antwerpen Eins macht, das Stromgebiet des Rheins völlig frei erklärt von dem der Elbe, zeigte daß das innere Deutschland endlich sogar den Weg gefunden hatte

selbst Hamburgs entbehren zu können. Ja, der September-Vertrag hat die Stelle getroffen wo die Suveränetät der Handelsmacht der Hansa „sterblich" ist. Hat Hr. Webster nicht laut vor aller Welt außgesprochen daß die Hansa nur auß drei Städten besteht, die keine Gewähr dafür bieten können daß die nordamerikanischen Produkte ins Innere von Deutschland wirklich hineingelangen werden? Erst wenn sie sich dem Zollverein einverleibt hat, kann sie vermöge des Einflußes der ihr alsdann gebührte, diese Gewähr von neuem leisten, und sich selber eine Gewähr bieten: sobald sie im deutschen Handelsbunde steht, gelangt sie wieder in die vortheilhafteste Stellung allen übrigen Seegebieten gegenüber die, obgleich manigfach mit dem innern Deutschland verknüpft, doch außer dem Bunde bleiben und auf die Leitung seiner innern Angelegenheiten keinen unmittelbaren Einfluß üben; als Theil des Ganzen hat sie alsdann das Recht Rücksichten für sich in Anspruch zu nehmen, die jede Gefahr von ihr abwenden. Je früher sie in dieses Verhältniß tritt, desto beßer für sie; sie selbst weiß es am besten daß der Antwerpener Handel bisher größtentheils nur Kommission und Spedizion gewesen, daß es aber nicht leicht ist einen großen Eigenhandel herzustellen, und dazu Unternehmungsgeist, Umsicht und Erfahrung gehören die man sich über Nacht nicht aneignet. Läßt sie durch unschlüßiges Schwanken Antwerpen die volle Muße sich, unterstüzt durch ein nazionales Handelssystem, eine günstige Lage im Mittelpunkte der maritimen Welt, durch Freilager und andere Hebel die eine umsichtige Regierung in Bewegung sezt, alle jene Eigenschaften zu erwerben und ein großartiges überseeisches Exportgeschäft zu begründen, so hat sie es nur sich selbst beizumeßen, wenn ihre Stellung dadurch für die Zukunft sehr erschwert wird. Freilich hat man gesagt und sich zu trösten gesucht daß, wenn Holland durch Differenzialzölle von

der Versorgung des deutschen Marktes mit Kolonialerzeugnissen außgeschloßen würde und die westliche Kolonialeinfuhr statt über Holland den Weg über Belgien nähme, dieses immer ein weit minder gefährlicher Mitbewerber der Hansen sein dürfte als Holland, und Hamburg und Bremen dann nicht mehr zu befürchten brauchten daß ihnen in Mitteldeutschland ein Absazgebiet nach dem andern verloren gienge, der unnatürlich niedern Preise der javanischen Erzeugnisse wegen. Aber diese Hoffnung ist eitel Täuschung, denn es ist ein Wahn anzunehmen, Holland würde sich in eine völlig isolirte Stellung gegen Deutschland versezen laßen und darin außharren wollen und können. Der Anschluß Belgiens und der Hansestädte muß auch Holland in unsere Arme führen, und das natürliche Verhältniß welches das Mündungsgebiet des Rheins an das Binnenland knüpft, kann nicht immer zur Unnatur misgestaltet bleiben. Die Hansa täusche sich nicht, das in den lezten Jahren Vorgegangene hat bereits mit klaren Zügen gezeichnet wie es sich dort in der Zukunft gestalten wird, daß nämlich die Belange des ganzen niederdeutschen Küstengebiets mehr und mehr mit denen des Zollvereins verwachsen und verschmelzen werden zum Heile des Ganzen, und daß sie also ihre Zukunft nicht auf den Außschluß jener Gebiete von der gesamtdeutschen Entwickelung, sondern allein auf ihren eigenen innigen Anschluß an dieselbe im regsten Wetteifer mit jenen stüzen müße.

Hören wir endlich noch holländische Stimmen die, obwohl sie dem Vertrage so wenig als die hanseatischen günstig sind, ihm doch eine große Wichtigkeit nicht absprechen. Sie unterscheiden genau die beiden Theile in welche der Vertrag zerfällt, nämlich in wechselseitige Begünstigungen einzelner Gewerbzweige und in Schiffahrtsbestimmungen zur

Förderung des Seehandels beider Theile im Allgemeinen. Was erste betrifft, so haben sie nicht Unrecht wenn sie meinen, der Zollverein bewillige der belgischen Industrie Vortheile von bei weitem höhern Betrage als umgekehrt. Der belgische Landwirt werde die Verringerung des Zolls auf Käse um 50 Prozent und die zollfreie Einfuhr von 15,000 Hämmeln in den Zollverein angenehm spüren, der belgische Handel große Vortheile ziehen auß dem äußerst geringen Durchgangszoll von 1/2 Sgr. vom Zentner auf den Straßen nach dem Rhein, der Schweiz und Österreich, der belgische Gewerbfleiß endlich sich die Herabsezung des Außfuhrzolles auf Wolle um 50 Prozent und vor allem die Zollbegünstigung seines Eisens in großem Maße zu Nuzen machen. Doch beträfen die vornehmsten und gewichtigsten Vertragsbestimmungen für beide Theile die Zugeständnisse hinsichtlich der Schiffahrt und der freien Durchfuhr von Handelsgütern von und nach Deutschland. Das im Sommer 1844 von Belgien angenommene Unterscheidungszollsystem zu Gunsten seiner Flagge wäre an sich von geringer Bedeutung geblieben, eben weil die belgische Schiffahrt noch wenig zu bedeuten hab, wenn dasselbe Gesez nicht die Regierung ermächtigt hätte den grössesten Theil dieser Vorrechte vertragsweise auf andere Flaggen zu übertragen.*) Das sei nun wirklich in Bezug auf die Zollvereinsstaaten geschehen, wobei freilich für jezt nur Preußen in Betracht komme, dieses aber auch sowohl für die Rhedereien seiner Ostseehäfen als für die rheinischen, welche in Köln ihren Mittelpunkt finden und Antwerpen als ihren eigenen Hafen befahren dürften. Hätten auch in den lezten

*) Inzwischen war doch gerade im holländisch-belgischen Schiffahrtsverkehr, wenigstens was die Seeschiffahrt betrifft, die belgische Flagge in großem Vortheil. Denn es giengen nach Niederland auß Belgien:

zehn Jahren durchschnittlich nur 70 preußische Schiffe die belgischen Häfen besucht, so beschäftige der ganze belgisch-nordische Handel doch 6 bis 700 Schiffe, und vermöge der Bevorrechtung der preußischen Flagge könne diese sich nun mehr und mehr jenes ganzen Handels bemächtigen. Das Hauptaugenmerk des Zollvereins bei dem Vertrage sei jedoch offenbar in Antwerpen einen eigenen Seehafen zu gewinnen und sich einen von Holland, Hannover und der Hansa unabhängigen Weg nach der Nordsee zu bahnen; das Bel-

---

	Zusammen.			Davon unter niederländischer Flagge.			unter belgischer Flagge.		
	Schiffe		Tonnen	Schiffe		Tonnen	Schiffe		Tonnen
1839	26	von	2941	8	von	558	7	von	521
1840	16	„	1290	1	„	109	9	„	559
1841	16	„	991	2	„	133	9	„	483
1842	14	„	777	4	„	316	10	„	464
Zus.	72	„	5999	15	„	1116	35	„	2024
Aus Niederland nach Belgien:									
1839	36	„	2774	6	„	414	20	„	1515
1840	46	„	3421	1	„	283	45	„	3138
1841	41	„	3692	1	„	61	34	„	2977
1842	58	„	3863	2	„	216	56	„	3647
Zus.	181	„	15750	10	„	974	155	„	11277

Man sieht es giengen zwar weit mehr Schiffe seewärts von Niederland nach Belgien als umgekehrt, aber die belgische Flagge war auf beiderlei Fahrt viel höher betheiligt als die holländische, bei der Ausfuhr nach Niederland über ein Drittel, bei der Einfuhr über drei Viertel. Es ist wirklich auffallend daß von Niederland unter holländischer Flagge nur 10 Schiffe, unter belgischer aber 155 nach Belgien giengen, um so mehr als im J. 1843 z. B. in Belgien im Ganzen nur 329 belgische Schiffe und 1221 fremde angekommen sind, jene von 39,888, diese von 202,665 Tonnen.

giens aber dem Großhandel von Köln eben einen solchen Weg zu öfnen, um an den Vortheilen der dadurch entstehnden Handelsbewegung Theil zu bekommen. Der Zollverein identifizire sich gleichsam mit Belgien hinsichtlich des Seehandels, um eines solchen mit den fernen überseeischen Ländern Meister zu werden. Auch hab der Vertrag ein politisches Gewicht: Belgien sehe sich von der schwierigen und unangenehmen Stellung befreit bloß wählen zu können zwischen Vereinzelung und Unterwürfigkeit an Frankreichs Vogtei; Deutschland dagegen hab an seiner nordwestlichen Grenze und am Nordseestrande einen Einfluß erlangt der überwiegend werden könne. Der Ärger der französischen Blätter aller Farben über den Vertrag beweise genugsam, welche politische Bedeutung man ihm zu Paris beilege. Für Niederland hab der Vertrag eine erfreuliche Seite sofern er ein Schritt weiter auf der Bahn zur Handelsfreiheit der Völker sei, und eine betrübende sofern sich, wenn auch nicht bei den Regierungen, so doch bei ihren Völkern gehäßige Gefühle gegen die übrigen Nordseeländer geltend machten. Hamburgs und Bremens entbehren (?), Niederland geschmeidig machen zu können, zählten deutsche Blätter zu den glücklichsten Nebenfolgen des Vertrags, der allerdings auch der holländischen Rhederei Abbruch thun werde durch Minderung ihrer Frachten nach Belgien, sowie durch nachtheiligen Einfluß auf den holländischen Durchfuhrhandel, zumal den zwischen England und Deutschland. Dieses müße die natürliche Folge eines Vertrags sein, durch welchen Belgien sich vornehmlich des Durchfuhrhandels nach dem Rhein zu bemeistern, Preußen dagegen einen freien selbständigen Handel nebst Durchfuhr zu erlangen trachte.

„Was haben wir unter diesen Umständen", frägt das Amsterdamer Handelsblad, „für unser Land zu thun?

Sollen auch wir uns ganz auf den Transit versezen, und unter gleichen Bedingungen von Unterscheidungszöllen und theilweisen Begünstigungen wie Belgien Verträge abzuschließen suchen? Nein, nimmermehr! Auf diesem Wege ist kein Heil für uns zu finden, „„wir wollen und brauchen keine Verträge““ ist unsere Losung. Es gibt ein Mittel, klar und deutlich für Jeden der es nur sehen will, nicht um bloß die Gefahren mit welchen der Vertrag vom 1. September uns bedrohen mag, von uns abzuwenden, sondern um ihm zum Troz oder gerade in Folge davon unsern Handel mächtig und groß zu erhalten, ja ihm einen höhern Aufschwung zu geben als je: es ist die Handelsfreiheit, die wahrhaftige die nicht einen Artikel frei gibt um den andern desto höher zu begünstigen, sondern die allen Erzeugnissen der Erde gleiche Rechte zuerkennt und mit gleichen mäßigen Abgaben belastet, die den Unternehmungsgeist nirgends behindert, weder der Selbstsucht des Fabrikintereßes noch der Gierigkeit des Schazes die allgemeinen Landesanliegen opfert und nicht durch hundert unnüze Formalitäten den Fleiß des Bürgers fesselt. Nur die wirkliche Handelsfreiheit gewährt uns das Mittel uns zu erhalten und wieder groß zu werden im Handel, dadurch daß es unser Land zu einem allgemeinen Weltmarkte umschafft. Wahrlich, errichten wir hier den freien Markt für West und Ost, dann wird der deutsche Kaufmann, der Russe, der Franzose, der Italiener (warum nicht auch der Engländer und Nordamerikaner?) immer bei uns kaufen was er bei uns am besten finden, und immer zu Markte bringen was er hier verkaufen kann. Sie werden Kaffee und Zucker lieber nach ihrem Wohlgefallen in unserer reichen Außwahl sich außsuchen als auß Brasilien holen, wo sie nehmen müßen was man ihnen bietet, und ihre Fabrikate lieber für sichere schnelle Zahlung bei uns absezen als damit

in der Welt umher abentheuern (wobei inzwischen Großbritannien die reichste und gewaltigste Macht der Welt geworden). Errichten wir bei uns einen großen freien Stapelplaz für alle Völker, einen Weltmarkt für alle Ein- und Außfuhren, dann können wir Belgien gern den Durchfuhrhandel gönnen nach welchem es trachtet; wenn in unsern Häfen die Flaggen aller Nazionen fröhlich in den Wind flattern, die Waren aller Zonen zusammenströmen, dann möge Antwerpen nur immerhin Schuz unter den Flügeln des preußischen Adlers suchen; wenn unsere offenen Märkte, die heitere Geschäftigkeit der Handelsfreiheit alle Völker nach unsern Emporien und Bazaren lockt, dann sind Verträge für uns überflüssig!''

So tröstet sich und die Seinigen das Organ des Großhandels von Holland. Wir können ihnen den Trost wohl gönnen, ja wir wünschen von Herzen er möchte ihnen nicht entgehn, obwohl dazu vorderhand noch wenig Außsicht vorhanden ist. Denn wenn Niederland endlich dahin gelangte nun auch seinerseits die bisherige Handelspolitik der Hansestädte zu befolgen — und weiter wär' es doch nichts mit seinem allgemeinen Markte — so würde solche uns Deutschen weit vortheilhafter seyn als das engherzige System durch welches es jetzt seinen Kolonialhandel monopolisirt, zum grösten Nachtheil der Außbreitung eines lebhaften Bedarfshandels für sich und das deutsche Hinterland mit allen übrigen überseeischen Ländern. Dann könnte man doch hoffen, Holland werde dem Rheingebiet am Ende noch das werden, was Hamburg dem Elbgebiete ist. Aber noch hat es Zeit damit, kein Anschein ist vorhanden daß der holländische Kolonialhandel nicht länger mehr monopolisirt bleibe, und der neue den Generalstaaten vorgelegte Ein-, Auß- und Durchgangszolltarif ist nichts weniger als freisinnig in dem Sinne des Handelsblad. So weiß dieses

denn dem Vertrage vom 1. September nichts entgegenzustellen als Wünsche die vorerst noch Träume sind, während Belgien und der Zollverein durch ihren Vertrag auß dem Gebiete der bloßen Hoffnungen in das der Wirklichkeit getreten sind und bereits Hand angelegt haben zur Realisirung ihrer Wünsche. Auch ist das Handelsblad in Irrthum befangen wenn es meint, der Vertrag vom 1. September begünstige Antwerpen nur im Durchgangs- oder Förderungshandel, beschneide ihm dagegen durch Anlegung preußischer Fesseln zur Außbreitung des wichtigern Eigenhandels die Flügel. Wo und wie geschieht lezteres? Das Gegentheil ist eher wahr, der Vertrag legt dem belgischen Handel nicht nur keine Fessel an, sondern befreit ihn vielmehr von mancherlei Hemmnissen und Schwierigkeiten, welche die Verträge mit Frankreich und das Differenzialzollsystem ihm bereitet hatten. Ja, durch den Vertrag mit dem Zollverein und die unaußbleibliche Vervollständigung desselben wird dieses System erst eine Möglichkeit, eine Wahrheit, ein mächtiger Hebel für Belgien; dies muß männiglich um so klarer werden, je mehr die belgische Regierung die Konsequenzen des Vertrags vom 1. September durch Herstellung von Waren-Freilagern und durch Abschließung von Verträgen mit den amerikanischen Staaten in Gemeinschaft mit dem Zollverein oder doch auf denselben Grundlagen ins Leben rüft. Ist dem Handelsblad vielleicht unbekannt geblieben daß Belgien das Freilagersystem im außgedehntesten Sinne des Wortes in Antwerpen, Ostende, Gent und Brügge, mit Abschaffung aller unnüzen Formalitäten zur Außführung bringt — ein System das um so zweckmäßiger für den Handel ist als es alle Hemmnisse für die Seeschiffahrt entfernt und die Vortheile des frühern Systems der Freihäfen ersezt, ohne damit den Schuz für die eigene Landesindustrie und die nazionale Schiffahrt aufzuheben. In Wahrheit wird mit-

hin Belgien, bei folgerichtiger Einhaltung der von ihm nun betretenen handelspolitischen Bahn, bald schon alles dessen sich erfreuen was das Handelsblad für Holland noch erst wünscht, es wird nicht nur im Transit mit ihm wetteifern, sondern vermöge der Freistapel auch in allen übrigen Zweigen des Handels, und um so entschiedener, je mehr ihm in Folge des Vertrags deutsche Schiffe, Kapitale und andere Kräfte zu Hülfe kommen.

Soll jedoch der Septembervertrag für den Zollverein recht fruchtbar werden durch kräftige Organisirung seines Bedarfhandels mit den überseeischen Staaten, soll er zugleich den noch nicht beigetretenen deutschen Küstenstaaten Motive des Anschlußes, gegen fremde Staaten aber, die unsern Handel und unsere Schiffahrt nicht auf dem Fuße der Gleichheit behandeln, uns die Macht wirksamer Repressalien geben: so muß der Verein sich unverzüglich zur Aufstellung eines Systems von Differenzialzöllen entschließen, hinsichtlich sowohl des Ursprungs der Ladungen als der Nazionalität des Schiffes welches sie führt, also eines ähnlichen Systems wie das französische und das neuerdings in Belgien eingeführte. Ist der Verein wegen seiner Trennung von den Meeren im Süden und Norden auch nicht in der Lage eine Schiffahrtsakte so streng wie die englische und die im Wesentlichen ihr nachgebildete nordamerikanische durchzuführen, was auch nicht eben erforderlich, so hat ihn doch der Vertrag vom 1. September, der seinem Westen einen Seehafen gegeben, jezt völlig in Stand gesezt ein Differenzialzollsystem anzunehmen, und alles spricht dafür hiermit nicht länger zu zögern. Belgien bereitet ihm durch die fleißige Ausführung seiner Entwürfe zum Bau der Freilager den Weg und ladet ihn nachdrücklichst dazu ein. Werfen wir daher, eh wir zu jener Frage übergehn, einen Blick auf dieses belgische System.

Um sich von der hohen Wichtigkeit der Freilager und alles was dazu gehört — eine Erfindung die in der gegenwärtigen Weise noch gar nicht alt ist — für Belgien klar zu überzeugen, muß man in der Geschichte des belgischen Handels zurückgehn. Sie lehrt nämlich daß der Handel in den Perioden wo er der grössesten Freiheit genoß, auch immer am meisten und frischesten blühte. Um nicht in die Zeiten der Grafen von Flandern und der Herzöge von Burgund hinaufzusteigen, welche zuerst eine für ihre Zeit sehr erleuchtete Handelspolitik befolgten, so zeugt vor allem dafür das frühere Geschick Antwerpens, die Geschichte seiner Größe und seines Verfalls. Welche Lehren kann Belgien nicht ziehen auß des Geschichtschreibers Guicciardini Schilderung von Antwerpens großartiger Stellung noch in der Mitte des sechszehenten Jahrhunderts und seiner spätern so ganz verschiedenen Lage, sowie den Ursachen davon! Zu einer Zeit wo Prohibitifbestimmungen für den Handel bereits in Nachbarländern in Gebrauch gekommen, bildete Antwerpen den Mittelpunkt eines unermeßlichen Handels, den großen Tauschplaz zwischen dem Norden und Süden Europa's, den Herd eines vielseitig und mächtig entwickelten, das Land weit umher bereichernden Gewerbfleißes, und das alles verdankte es lediglich seinem allen Völkern offenen Hafen, der Freiheit die alle Kaufleute genoßen die seinen Markt besuchten oder sich dort niedergelaßen hatten, auß welchem Lande sie auch waren und wie ihre Waren auch hießen, der Sicherheit und Bequemlichkeit die sie dort fanden, und endlich der Mäßigkeit oder völligen Beseitigung aller Zölle und Abgaben auf den Handel. Durch die spätern innern Unruhen, die fremden Kriege die auf belgischem Boden außgefochten wurden, und besonders durch die Versperrung der Schelde vergieng diese Größe und Herlichkeit. Unter der umsichtigen Regierung

Österreichs kehrte die Blüte in Belgien zurück, so viel die Umstände es zuließen, in Folge einer sehr weisen Handelspolitik, die zwar auß der Fremde eingeführte Fabrikate nur mäßig belastete, um in dem kleinen Lande kein Monopol zu erzeugen, vielmehr dem einheimischen Gewerbfleiße durch den fremden Mitbewerb stäts einen Stachel zu geben, dagegen aber die Außfuhr einheimischer Erzeugnisse von jedem Zolle befreite, die Einfuhr von Rohstoffen begünstigte um sie den veredelnden Gewerben zu den wohlfeilsten Preisen zu verschaffen, und endlich Handel und Schiffahrt durch Ermäßigung der Transitzölle und Einrichtung einer Art von Freilager in den Häfen zu fördern suchte. Während eines halben Jahrhunderts war dieses vortreffliche System, das auch jezt wieder wie damals für Belgiens Lage sich eignen würde, in Wirksamkeit, und obschon zu derselben Zeit anderwärts die Grundsäze der Beschränkung die tiefste Wurzel geschoßen hatten und natürlich auf Belgien sehr nachtheilig zurückwirkten, so brachte es doch die heilsamsten Früchte hervor, und erhielt das Land in gedeihlichem Zustande. Auch für die Landesfinanzen erwies es sich sehr günstig. Damals reichte der General-Schazmeister an den Statthalter der belgischen Provinzen jährlich einen Bericht über alle Theile seiner Verwaltung ein, namentlich auch in Betreff der Zölle und der Veränderungen die sich bei ihnen in fiskalischer Hinsicht an den Tag stellten. In einem dieser Berichte vom Jahr 1760 (in französischer Sprache) liest man folgende auch für unsere Zeit noch bemerkenswerte Betrachtungen über das Einkommen auß den Ein- und Außgangszöllen: „Die Natur dieses Einkommens ist so empfindlich daß es schwer wird die Ursachen der Vermehrung oder Verminderung welchen dieser Zweig der öffentlichen Einkünfte unterliegt, im vorauß genau zu bestimmen. Die deshalb getroffenen Maßregeln

bringen nicht immer die Wirkungen hervor die man davon erwartet und hofft. Man glaubt mitunter das Einkommen zu vermehren, indem man die Zölle erhöht, und das Gegentheil trifft ein; die Höhe der Zölle führt zum Schleichhandel oder verhindert den Umlauf oder leitet den Handel vom eigenen Lande nach andern Seiten ab. Man kann in dieser Hinsicht mit Wahrheit sagen daß auf der Mauth zweimal zwei nicht vier machen, d. h. man darf nicht glauben daß Zölle die zwei Millionen Einkommen gewähren, wenn man sie verdoppelt, vier Millionen geben würden: im Gegentheil, sie werden vielleicht nur eine Million einbringen, vielleicht noch weniger." Daß es sich mit der Rechnung auf der Mauth so verhält, lehrte die Erfahrung. Eine Erhöhung des Zolles auf Kaffee verminderte die Zolleinnahme, und man setzte die Abgabe wieder auf den niedern Fuß; der auf den Gränzen verbrauchte Kaffee ward eingeschmuggelt, alle Wiederausfuhr die früher nach benachbarten Ländern gegangen war, hörte zum Nachtheil des Handels auf, der Verbrauch nahm wegen des höhern Kaffeepreises im ganzen Lande ab, und dieser ward um so mehr gesteigert als wegen der beträchtlichen Zölle der Großhandel sich in Benützung der günstigen Gelegenheiten gehemmt sah. Um ähnliche Nachtheile in allen Zweigen des Handels zu vermeiden, lenkte man schon damals auch in das System der Freilagerung allmählich ein. Die Frucht dieser Handelspolitik war für Belgien: eine fortwährende Zunahme der Einfuhr von Rohstoffen, was den gewissesten Beweis lieferte für den Aufschwung des Gewerbfleißes; eine beträchtliche Vermehrung der Einfuhr und des Verbrauchs von fremden Lebensmitteln, was einen sich allgemein ausbreitenden Wohlstand bekundete; eine stätig wachsende Zunahme der Ausfuhr von Erzeugnissen der inländischen veredelnden Gewerbe, während die Einfuhr aus-

ländischer Fabrikate merklich abnahm, zum Beweise daß nicht alles auf hohe Schuzzölle ankömt, sondern auch die bequeme Zufuhr von Urstoffen und die allgemeinen Bedingungen eines blühenden äußern Handels in Betracht zu ziehen sind. Auch stund sich der Schaz, wie gesagt, günstig bei diesem milden österreichischen System; denn obschon viele Zölle fortwährend vermindert, andere lästige ganz abgeschafft wurden, so nahmen die Zolleinkünste doch regelmäßig zu. Das sind keine Theoreme, keine auß der Geschichte zu Gunsten eines Systems der politischen Ökonomie heraußgezauberte Vorspielungen, sondern einfache in Aktenstücken niedergelegte Thatsachen.

Der wohlwollende, hochsinnige, nur die beste Sache unterweilen übereilende Kaiser Josef II änderte zuerst diese Lage in einer beschränkenden Richtung, welcher der damalige Zeitgeist zwar noch huldigte, die aber auf Belgien keineswegs günstig einwirkte. Diese Reform, die Unzufriedenheit welche darauß erwuchs, die dann folgenden Revoluzionskriege und endlich das prohibirende Zollunwesen Napoleons, das freilich andere Länder, zumal die vorzugsweise schiffahrttreibenden wie Holland, noch härter traf, bereiteten der neuen Blüte Belgiens wieder ein schnelles Ende. Zwar gibt es noch Leute genug die da meinen die Napoleonische Kontinentalsperre hab, wie auf unserm ganzen Festlande, so auch in Belgien die Industrie emporgehoben, und ihr neuerer Aufschwung schreibe sich eben von daher; das aber beruht auf einem großen Irrthume, der einer gewissen Tagstheorie zuliebe leider große Verbreitung gefunden hat. Jene unnatürliche Sperre, welche unserm Festland die Meere und mit den Eingangswegen auch die Außgangswege verschloß und Britannia zur unbeschränkten Seekönigin erhub, zerstörte den grösten Theil der alten Verkehrsverhältnisse, und gab dafür nur einigen neuern Fabri-

fazionszweigen, namentlich dem Baumwollgewerbe, auf dem Kontinente eine so künstliche Vergünstigung und einen so zweideutigen Aufschwung, daß sie wenige Jahre nach dem Sturze Napoleons alle wieder unterlagen und am Ende nichts gewirkt hatten als den durch Maschinenkraft riesenhaft angeschwollenen englischen Baumwoll- und Linnenfabriken den Absaz auf dem Festlande zu bahnen, zu ungeheuerm Nachtheil der hier altheimischen Gewerbe. So brachte sie diese, die für den Kontinent immer die wichtigsten sind und bleiben werden, sowohl unmittelbar als auch in ihren spätern Folgen in Druck und Zerrüttung, wovon sie sich noch heute bei weitem nicht erholt haben. Überhaubt gerade die Kontinentalsperre verrückte den ganzen alten Schwer- und Haltpunkt der Industrie unsers Festlandes zu Gunsten Englands wie denn ja auch besonders in Deutschland seit jener Zeit unser vordem so großartiges, für unsere Landwirtschaft und die ganze Ökonomie unseres Volkes so hochwichtiges Linnengeschäft zu siechen anfieng, einen Schlag nach dem andern empfieng — weil wir zu sicher waren — unter den veränderten Umständen mit immer größern Nachtheilen zu kämpfen hatte und jezt endlich so darniederliegt, daß nur die umsichtigsten und wirksamsten Maßregeln es noch zu retten vermögen.

Unter dem im Ganzen ziemlich gemäßigten Schuzsystem der niederländischen Regierung begann für Handel und Gewerbe in Belgien wieder eine neue Periode der Entwickelung, die dritte, welcher der junge Staat unzweifelhaft sein materielles Bestehn mit verdankt. Holland und seine Kolonien eröfneten dem belgischen Gewerbfleiß einen großen Markt, holländische Kapitale unterstüzten ihn in großartigen Unternehmungen, und die niederländische Schiffahrt, die belgischen Häfen belebend, vermittelte den Absaz. Wenn damals der belgische Ruf nach höhern Schuzzöllen für ausschließliche

Besorgung des Marktes von Mutterland und Kolonien noch einen Sinn hatte, so nicht mehr nach der Trennung von Holland für Belgien allein, weil seiner unter großartigern Verhältnissen aufgeblühten Industrie der Absaz auf dem eigenen so eingeengten Markte nicht mehr genügen konnte. Nicht wohl mochte man daher ohne Bedenken für Belgiens Zukunft sehen, wie es desungeachtet rasche Fortschritte auf der Bahn der Handelsbeschränkungen machte und zulezt ein Differenzialzollsystem annahm (es ward am 1. Januar 1845 in Außführung gesezt) welches, bei der unbedeutenden eigenen Schiffahrt, die Seefrachten und die Preise der Rohstoffe für seine veredelnden Gewerbe vertheuern, diesen den Mitbewerb mit andern Völkern erschweren, dadurch seinen Eigenhandel beschränken, den Verkehr auf seiner Eisenbahn verringern konnte und zulezt den kleinen gewerbreichen Staat, der der vielseitigsten Verbindungen bedarf, ganz zu vereinzeln drohte.

Der Vertrag vom 1. September und das im Werke begriffene Freilagersystem nun haben diese Gefahren, wenn auch nicht gleich völlig wieder entfernt, doch sehr gemindert und wenigstens eine günstige Umgestaltung der Lage Belgiens vorbereitet. Die Nachtheile welche das Differenzialzollsystem über Belgien, das kleine, zu verhängen schien, werden durch die vollständige Erweiterung desselben auf den großen Zollverein — aber auch nur erst dann — in ebenso viele Vortheile umgewandelt werden: was Belgien früher der niederländische Kolonialmarkt war, das können, das werden ihm in Zukunft in weit großartigerm Verhältnisse die freien Staaten Amerika's sein; was Antwerpen früher die holländische Handelsmarine gewährte, die sich nach der Trennung in holländische Häfen zurückzog, das werden ihm in Zukunft deutsche Schiffe sowie eine eigene anwachsende

Marine ersezen; die Vortheile welche Antwerpen durch die Markt- und Handelsfreiheit vom fünfzehenten und sechszehenten Jahrhunderte zufloßen, werden ihm jezt auß einem außgedehnten Freilagersystem erwachsen, ohne daß dieses den Gewerbsbelangen des Hinterlandes oder der Nazionalschiffahrt irgendwie Abbruch thun könnte. Unter solchen Umständen liegt die Vermuthung nahe, Belgien hab schon bei Annahme des neuen Differenzialzollsystems der Gedanke vorgeschwebt dasselbe nicht bloß auf seine engen Grenzen zu beschränken, sondern es auch für Deutschland zu berechnen und auf dieser Grundlage innigere Beziehungen mit uns zu knüpfen. Die bald darauf erfolgende Vorlage des Gesezentwurfs zur Errichtung von Freilagern (entrepôts francs) für den Handel scheint diese Ansicht zu bekräftigen. In der That, die Einführung des Differenzialzollsystems, der Vertrag vom 1. September und die Errichtung der Freilager hangen so innig zusammen, ergänzen sich so sehr und bilden ein so in sich einiges System, daß man sich, zur Ehre der scharfsichtig anbahnenden Handelspolitik des Königs Leopold und seines Ministeriums Nothomb, fast gezwungen fühlt anzunehmen diese Maßregeln seien einem ursprünglichen Plan und Gedanken entsprungen, welchen freilich dann auch die Umstände, eben weil er an sich vortrefflich und naturgemäß, begünstigt und schnell gereift haben.

Die ministerielle Begründung des Gesezentwurfes über die Handels-Freilager enthält einige zu wichtige Andeutungen als daß ich sie nicht im Außzuge mittheilen sollte. „Belgien," heißt es darin, „das Meer begrenzend und im Mittelpunkte Europa's gelegen, von der Schelde durchströmt und in gewissem Betracht durch die raumkürzende Eisenbahn auch Uferland des Rheins geworden, hat die günstigsten Bedingungen für sich, um einen großen Theil des Handels des Nordens mit den überseeischen Ländern als Ver-

mittler zu dienen. Es ist unsere Pflicht diese der Natur und unseren Werken schuldigen Vortheile der Lage zu benüzen, um auß unserm Lande einen weiten Markt zu machen, auf welchem die andern Völker ihre Erzeugnisse außtauschen, wohin die einen ihre Rohstoffe schicken um sie gegen belgische oder fremde Fabrikate umzusezen, wohin die andern die Erzeugnisse ihrer Industrie senden um Urstoffe dafür einzutauschen. Durch gutkombinirte Einrichtungen müßen wir diesen Tauschmarkt bei uns zu errichten suchen, der für die Wohlfahrt des Landes nur ersprießlich wirken kann: eine große Handelsbewegung kann sich über unsere Grenzen nicht entwickeln, ohne daß auch wir Wohlthaten davon ernten, ohne daß die Schiffe welche unsere Häfen besuchen uns zahlreiche Gelegenheiten verschaffen die Erzeugnisse unsers eigenen Gewerbfleißes nach der Fremde abzusezen. In Benüzung der Umstände und der topografischen Lage, durch Eröfnung von Freihäfen und Erleichterungen für den Handel haben andere Völker große Hülfsquellen und Reichthümer gefunden: ahmen wir ihr Beispiel nach um zu den gleichen Ergebnissen zu gelangen. Dieses ist, ihr Herren, die Hoffnung die uns beseelt indem wir Ihnen einen Gesezentwurf über die Freilager unterbreiten. Nicht bloß den äußern Handel haben wir dabei im Auge, sondern auch den innern Verkehr wollen wir von jeder unnüzen Hemmniß befreien. Die Einrichtung der öffentlichen Niederlagen, man muß es vor Augen behalten, hat immer den zwiefachen Zweck zugleich den innern und den äußern Handel zu begünstigen. Die Natur selbst der Handelsoperazionen heischt mithin die Errichtung zweier Arten Warenlager, wovon die einen, welche wir öffentliche Niederlagen (entrepôts publics) nennen werden, haubtsächlich für die innern Bedürfnisse bestimmt sind, die andern, deren Einführung wir unter dem Namen Freilager

(entrepôts francs) jezt vorschlagen, die Entwickelung unserer Verbindungen mit dem Außlande zum wesentlichen Zwecke haben. Ganz im Allgemeinen will man durch öffentliche Warenniederlagen (Zollhöfe, Zollhallen, wie man sie im Zollverein paßend nennt) die Möglichkeit gewähren die Entrichtung der Zölle auf kürzere oder längere Zeit außzustellen, indem man annimt (fingirt) die niedergelegte Ware befinde sich gleichsam noch auf fremdem Boden. Darum müßen die Niederlagen aller Art leicht zugänglich, sicher und wenig kostspielig sein, und der Außgang der Waren muß von jeder nicht durchauß nothwendigen Lästigkeit befreit sein; denn — sonst erfüllt die Anstalt ihren Zweck nicht."

„Das Gesez vom 26. August 1822 scheint bei Errichtung der besondern und fictiven Niederlagen haubtsächlich nur den innern Handel im Auge gehabt zu haben; bieten sie diesem auch Erleichterungen, so hat doch die Erfahrung ihr Ungenügendes bewiesen. Der gegenwärtige Entwurf ist auf einem breitern und freisinnigern System gegründet: die Bedingungen des Niederlegens der Waren sind verbeßert und günstiger gestellt worden, die Verantwortlichkeit der Besizer für die Nachverzollung des Abhandengekommenen hört auf; für das Öfnen und Schließen wird nichts mehr bezahlt; die Besizer können ihre Waren so lange liegen laßen als ihr Intereße solches fordert; sie dürfen sie einpacken, außlesen, assortiren, Muster von ihnen nehmen, so daß ihnen künftig auch freisteht in den Zollhallen schon die Waren außzuwählen welche die Bedürfnisse des innern Verbrauchs heischen, alle andern aber die im Lande nicht vortheilhaft unterzubringen sind, möglichst kostenfrei wieder außzuführen. Da die Staatseisenbahnen durch Regierungsagenten versehen werden, und die Güter welche auf diesem Wege ins Land eingehn ihnen ausschließlich anvertraut

werden, sobald sie unser Grundgebiet berühren, so ist es möglich gewesen den Raum zwischen der Grenze und den mit der Eisenbahn dicht verbundenen öffentlichen Niederlagen gleichsam aufzuheben; folglich werden die besondere Erklärung und die Untersuchung der auf diesem Wege eingeführten und zur Niederlage bestimmten Güter fortan nur noch bei ihrer Ankunft in diesen privilegirten Lagerräumen geschehen, und die am Orte befindlichen Kaufleute, die keiner Zwischenhand an der Grenze mehr bedürfen, können dort natürlich um so beßer über ihre Intereßen wachen. Da die öffentlichen Niederlagen alle mit den Intereßen des Schazes vereinbaren Erleichterungen darbieten, so verlieren die bisherigen besondern und fictiven Niederlagen viel von ihrem Werte; inzwischen sind die belgischen Kaufleute daran gewöhnt und gewisse Waren fordern eine Handbearbeitung die in einem gemeinsamen Raume schwer zu bewerkstellen ist; wir haben daher geglaubt sie beibehalten zu müßen, indem wir die Erlaubniss zu diesen Niederlagen auf das wirkliche Bedürfniss des Handels beschränken."

„Das (holländische) Gesez vom 31. März 1828 sollte die Lücke ausfüllen welche das Gesez von 1822 für die Erleichterung des äußern Handels gelaßen hatte, indem es uneigentlich sogenannte Freilager schuf, die aber in der That nichts waren als Niederlagen zur freien Wiederausfuhr, denn die Waren sind darin bei ihrem Ein- wie Ausgange allen Zollförmlichkeiten unterworfen wie sie für solche Waren gelten die in die öffentlichen Niederlagen oder gleich zum Verbrauch eingeführt werden; der einzige Vortheil gegen früher bestund nur in der Möglichkeit der zollfreien Wiederausfuhr und in gewissen für die Handbearbeitung bewilligten Erleichterungen. Die Freilager, deren Errichtung wir vorschlagen, haben eine viel breitere

Grundlage — Befreiung nicht nur von den Zöllen, sondern auch von beinahe allen jezt noch geheischten Förmlichkeiten beim Ein- wie beim Außgange, und völlige Freiheit der Handbearbeitung in den Lagerräumen. Die Schifskapitäne und Rheder aller Nazionen werden in Belgien Docken und weite Räume zur Abladung und sichersten Lagerung finden ohne unterworfen zu sein den besondern Erklärungen, den Verifikazionen, allen andern oft so hindernden und Zeit raubenden Zollförmlichkeiten, noch den bedeutenden Unkosten die gewöhnlich die Folge davon sind. Der fremde Handel wird erfahren daß er zugleich in belgischen Häfen einen großen Mittelpunkt zu Ankäufen von Vorräthen jeder Art findet, wo er ohne Aufschub, ohne jede Schwierigkeit, ja mit einer Leichtigkeit die selbst die Ursprungsländer nicht bieten, vollständige Ladungen aller Welterzeugnisse einnehmen kann. Und um der Maßregel eine noch größere Entwickelung zu geben, um der Verfuhr zu Lande gleich beträchtliche Vortheile zu gewähren, werden entsprechende Vergünstigungen und Rechte auch allen Waren bewilligt werden die auf der Eisenbahn ankommen — eine Erweiterung die sich durch die einfache Betrachtung rechtfertigt daß mittelst des das Land vollständig bedeckenden Eisenbahnnezes die zu Freilagern bestimmten Orte gleichsam auch alle Landesgrenzen zugleich berühren."

„Endlich haben wir für heilsam erachtet in den Entwurf noch das Prinzip einer andern Instituzion aufzunehmen, die sich aufs innigste damit verknüpft und der der Warrants in England ähnlich ist. Wir schlagen die Außstellung von Kredittiteln oder Erklärungen an Kaufleute vor die ihnen das Eigenthumsrecht über die in ihrem Namen niedergelegten Waren bezeugen, so daß dieses Lagerzertifikat die unlängbarste Besizurkunde, der gesichertste

Pfandbrief wird und an Dritte überlaßen werden kann, entweder zu wirklichem Verkaufe oder als Pfand zu einer Anleihe oder andern Geschäften. Derlei Übertragungen sind, wegen der Leichtigkeit womit sie vollzogen werden, in England sehr häufig; sie geschehen ohne jede Zwischenkunft der Zollverwaltung und begegnen keiner Schwierigkeit: durch eine einfache Endossirung, wie beim Wechsel, erfährt die Verwaltung ob sie dem neuen und lezten Inhaber die Ware abliefern darf. Oft liegt die Ware lange Zeit im Verschluß, eh sie vortheilhaft im Innern des Landes oder in der Fremde angebracht werden kann; während dieser ganzen Zeit bleibt das Kapital das sie vorstellt für ihren Besizer jezt unfruchtbar, und genießt dieser nicht eines hinreichenden Kredits, so kann er keine andern Handelsgeschäfte führen so lange seine Ware lagert. Auch ereignet es sich oft daß der ursprüngliche Besizer seine Ware an Jemand verkauft der sie auch nicht gleich auß dem Lager zieht, und in solchem Falle müßen gegenwärtig eine Menge Zeit und Mühe raubender Förmlichkeiten erfüllt werden. Dieses ist besonders unangenehm, wenn Käufer und Verkäufer nicht an einem Orte wohnen. Die Lagerscheine oder Warrants erleichtern das alles; die Kapitale in Waren werden für ihre Eigenthümer verfügbar, eröfnen ihnen gesicherten Kredit und gestatten ihnen eine Außbreitung ihrer Geschäfte und ihres Gewinnes, zu ihrem eigenen Vortheile wie dem des Ganzen *)."

*) Diese einzige Einrichtung der Warenpfandbriefe, die nur bei öffentlichen Niederlagen möglich, ist für eine Seestadt von weit höherer Wichtigkeit als alle Privatspeicher — dieses große Hinderniß einer beßern Einsicht in Hamburg, Bremen, Triest 2c. Diese Privatspeicher bringen dem Hausbesizer freilich Miethe ein, aber dem Handel schaden sie, vertheuern die Ware durch Miethe und Zinsanlauf des Kapitals und wirken der Außdehnung der Geschäfte entgegen.

Unter den achtzehen Handelskammern Belgiens sprachen sich dreizehen sofort mit großer Entschiedenheit für den Entwurf und die Errichtung der Freilager auß, nämlich die von Antwerpen, Brüssel, Ostende, St. Nikolas, Dendermonde, Aelst, Hasselt, Löwen, Verviers, Charleroi, Namen, Bergen. Sie begrüßten ihn als den Beginn einer neuen Entwickelung des belgischen Handels, der jezt angemeßenere, mit der Natur und Lage des Landes mehr übereinstimmende Bahnen einschlagen werde. Mehrere Kammern bekämpften das Verbot Waren die auf der Reise beschädigt worden (marchandises avariées) in die Niederlage zu bringen; es ist aufgehoben worden. Zwei, Lüttich und Yperen, hielten ihr Urtheil zurück. Nur drei, die von Gent, Brügge und Kortryk, erhuben Einwendungen, die jedoch durch nähere Erläuterungen und das Versprechen auch Gent und Brügge die Erbauung von vollständigen Freilagern zu gestatten *), gehoben worden sind. Übrigens bestätigt der Entwurf außdrücklich alle früher bestehnden Niederlagen zur freien Wiederaußfuhr, namentlich zur Aufnahme von rohem Salze, den prohibirten Waren und zur Wiederaußfuhr seewärts. Das Gesez erklärt „Entrepot“ überhaubt für einen Ort zür Warenniederlage der hinsichtlich aller Staatsabgaben als Außland zu betrachten ist, und unterscheidet vier Arten: Freilager (entrepôt franc) ist ein vollständig abgeschloßener Raum mit besondern Zugängen, der ein oder mehrere Waßerbecken, Docken, zum Laden und Abladen, sowie Gebäude zur Niederlage der Waren umfaßt; öffentliche Niederlage, Zollhof (entrepôt public) ist ein zur Warenniederlage be-

*) Die Zentralabtheilung der Repräsentantenkammer hat dem ministeriellen Gesezentwurf im Prinzip einmüthig zugestimmt und sich für Errichtung von Freilagern in Gent und Brügge, ganz so wie in Antwerpen und Ostende, außgesprochen.

stimmtes Gebäude und ebenfalls ausschließlich der Hut der Zollverwaltung anvertraut; besondere Niederlage (entrepôt particulier) ist ein Magazin, Speicher, Packhaus, das mit Bewilligung der Regierung von den Betheiligten zur Niederlage für besondere Waren bestimmt ist und das mit zwei Schlüßeln geschloßen wird, wovon der Warenbesizer den einen, die Verwaltung den andern führt; das fictive Entrepot ist ein eben solches Magazin und zu demselben Zweck bestimmt, dessen Bewachung dem Warenbesizer allein obliegt gegen Pfandleistung für die Zölle. Die besondere Niederlage ist nur für fremde Weine und Branntweine und solche Güter gestattet die keinen Differenzialzöllen unterliegen; die fictive nur für Zucker und andere keinen Differenzialzöllen unterworfene Güter, alle Manufakte ausgenommen. Die Einbringung der Waren in die Niederlagen steht auf jedem Wege frei; die Wiederausfuhr der Waren aus den Freilagern soll durch denselben Hafen geschehen wie die Einfuhr. Vorerst sind Freihäfen zu Antwerpen und Ostende errichtet: sie stehn allen seewärts oder auf der Eisenbahn eingeführten Waren offen, die bestimmt sind 1) für die Wiederausfuhr, 2) für den freien Transit, 3) für den gewöhnlichen Transit, 4) zur Überbringung in jede andere öffentliche, besondere oder fictive Niederlage, 5) für den innern Verbrauch. Die für das Freilager erklärten Schiffe und Eisenbahnwägen, vorschriftmäßig plombirt und begleitet, werden unmittelbar in das Innere der umschloßenen Freilagerräume gebracht, ohne daß ein Theil der Ladung bis dahin eine andere Bestimmung erhalten darf. Keine andere Zollformalität ist aufgelegt, nur kann die Verwaltung, argwöhnt sie Unterschleif, die Verifikazion der Waren beschließen. Seeschiffe in Ladung zur Ausfuhr werden im Hafen des Freilagers zugelaßen um darin eine ganze oder theilweise Ladung zu nehmen. Zur Mitbeaufsichtigung

des Freilagers ernennt die Regierung eine Kommission aus drei Mitgliedern der Handelskammer, einem Mitglied der Gemeindebehörde und einem Beamten der Zollverwaltung; ein Agent der Ortspolizei wacht über die Vergehn im Innern des Freilagers.

Auf dieses hochwichtige Niederlagesystem gestützt, wird Belgien, das allein im Handel zwischen den großen Nazionen auch mit Hülfe eines Differenzialzollsystems nicht bestehn konnte, in der That nicht mehr allein dastehn und seine Stellung eine viel umfaßendere und beziehungsreichere werden. Offenbar hat seine Handelspolitik, sich von der kümmerlichen Übereinkunft mit Frankreich zu dem System der Differenzialzölle, dem der öffentlichen Freilager und dem Vertrage vom 1. September erweiternd, einen unermeßlichen Fortschritt gemacht und ist mehr als je vorher in die Bedingungen der natürlichen Lage des Landes eingetreten. Ohne an seiner Selbständigkeit das Geringste eingebüßt (vielmehr hat es dieselbe befestigt), ohne irgend ein Intereße seiner Gewerbe, seines Handels, seiner Schiffahrt geopfert zu haben, hat Belgien sich die Gewähr verschafft nun auf breiterer Grundlage eine schönere sichere Zukunft erringen zu können, indem es die Vortheile aller frühern Zeiten, die des freien Handels im sechszehenten Jahrhunderte, die eines kräftigen Schuzsystems einer spätern Zeit, die welche der holländische Kolonialmarkt und die holländische Schiffahrt ihm gewährten — durch Erweiterung des überseeischen Verkehrs in Gemeinschaft mit Deutschland — jezt im Prinzip glücklich miteinander zu verbinden gewust. Für uns hat dieses eine um so höhere Bedeutung als Belgien fortan heilsam auf die deutsche Handelspolitik einwirken muß und es zugleich in dem Freilagersystem für alle uns begrenzenden Küstenländer das Beispiel aufgestellt hat ihre Häfen auch zum besondern

Dienste für das innere Deutschland geeignet zu machen. Das Zeitgemäße und Dringliche aber hievon, d. h. der Einführung von Differenzialzöllen und einer schüzenden Schiffahrtspolitik für das Vorschreiten des Zollvereins ist unläugbar. Diesem Gegenstande ist die nächste Betrachtung gewidmet.

IV.

Der deutsche Zollverein enthält die Grundlage zu einer großen Entwickelung. Das bisher Entstandene ist ein meisterhafter Versuch, aber unvollendet stehn geblieben; jede Schöpfung jedoch mit innerer nazionaler Lebenskraft ringt nach Vollendung. Das Fehlende betrifft wesentlich die Schiffahrtspolitik. Zwei Drittheile der Erde bedecken die Meere, nur ein Drittheil das Land: „ein Volk das die Meere von seiner Politik außschließt, ist über das erste Drittheil seines Wachsthums noch nicht hinauß.“ Erst auf der Außbreitung über die See und mit einem eigenen regen Verkehr auf dieser breiten Straße über welche die großen merkantilen Werte ihren Außtausch erhalten, wird der Zollverein seine politische Reife mit ihren Ernten erreichen. Nicht Landesvergrößerung, sondern Erzeugung, innerer und äußerer Handel sind heute die wichtigsten Quellen auch für die politische Machterweiterung. Deshalb ist die Politik zur Handelspolitik umgeschlagen, und desto bestimmter, je höher die Reife des Volkes. Nur unmittelbarer Bedarfshandel über die See, direkte Schiffahrt nur vermag einen fruchtbringenden eigenen Außtausch der wechselseitigen Erzeugnisse zu vermitteln. Darum weil

Deutschland von jenem noch so weit entfernt ist, steht es auch in seiner Machtentwickelung zurück. Mit Fug und Recht erhebt sich daher gegen den Zwischenhandel der fremden Seefahrer, welche die deutschen Häfen mit den überseeischen Artikeln füllen und dadurch die deutsche Ausfuhr nach den überseeischen Märkten abschneiden, ein immer allgemeinerer Ruf nach Abwehr und Schuz für die deutsche Seeschiffahrt. Nur selten und unter ganz besondern Umständen ist mit Ausfuhren ohne Rückfrachten durchzudringen: die ganze Last der Hin- und Rückfahrt, ferner die der Zahlung, welche in Brasilien 2c. mit beträchtlichen Prozentverlusten in Wechseln meist auf England bewirkt wird, fällt auf die deutschen Ausfuhren und verursacht ihnen von den überseeischen Marktpreisen einen solchen Abzug, daß die deutsche Industrie nicht dabei bestehn kann und der englischen, bei sonst ursprünglich gleichen Preisen, das Feld räumen muß. Der Engländer erleidet vom überseeischen Marktpreise wenig Abzug, er benüzt die brasilischen Rückfrachten nach Deutschland zu dem doppelten Zwecke die Schiffahrtskosten auf Hin- und Rückfracht zu vertheilen und zugleich dem deutschen Ausführer durch Versorgung der deutschen Märkte die Einnahmen brasilischer Rückfrachten, folglich auch den Absaz deutscher Erzeugnisse in Brasilien zu erschweren; ebenfalls sind die Unkosten der Zahlung für ihn gering, da er seine für englische Manufakte erhaltenen brasilischen Wechsel dort für die Rückfrachten unmittelbar wieder abgeben kann. Nur wegen der Ungunst der Schiffahrtsverhältnisse wird der deutschen Industrie in jenen Ländern der Mitbewerb gegen die englische verdorben. Die Vortheile des überseeischen Umsazes bestehn durchgängig, das ist die von keinem Sachverständigen bestrittene allgemeine Ansicht, eben nur in den gehäuften kleinen Gewinnen, deren Verkümmerung die ganze Unternehmung

schreitern läßt, und darum ist es so wichtig diese kleinen Vortheile, die im Großen dem Handel Nahrung geben, zusammenzukitten. Ein mäßiger allgemeiner Unterscheidungszoll zu Gunsten der deutschen Flagge (2 Thaler vom Zentner etwa der Ladung), der hinreichte den deutschen Bedarf an überseeischen Erzeugnissen auch an deutsche und sonst berechtete Schiffahrt zu binden, erscheint daher alsogleich wünschenswert und nöthig. Unsere einer solchen Einfuhrenfracht versicherte Schiffahrt würde dann in ihren Unternehmungen die Außfuhren, deren Vertrieb nicht so gesichert werden kann, weniger in Anschlag bringen, die Kosten der Fahrt würden gering oder gar nicht auf diese fallen, die deutschen Waren daher fast frei an die überseeischen Märkte gelangen und daselbst den fremden Mitbewerb weit erfolgreicher bestehn können. Gewis, bloß ein geregeltes Verhältniss zwischen überseeischen Ein- und Außfuhren in deutschen Schiffen kann den Außfuhren die erforderliche Minderung der Fracht und aller sonstigen Unkosten sichern; und nur erst wenn der deutsche Handel durch unmittelbaren regelmäßigen Bezug sich als den schäzbarsten Abnehmer der transatlantischen Staaten bewährt haben wird, werden diese darin einen mächtigen Sporn finden entweder gesezlich oder vertragsmäßig den deutschen Erzeugnissen jede statthafte Bevorzugung einzuräumen. Ein angemeßener Schiffahrtsschuz ist deshalb das dringendste Lebensbedürfniss weniger, noch der Schiffseigenthümer als der gesamten deutschen Erzeugung, ohne Unterschied ihrer Zweige, der rohen wie der veredelnden, von den wichtigsten bis zu den unscheinbarsten *); er wird dem gesamten

*) Die Fracht von Brasilien soll durchschnitlich für die Last, zu 4000 Pfd., 36 bis 40 Rthlr. betragen, und nach Brasilien nur die Hälfte oder weniger: welches Erzeugniss könnte

deutschen Fleiße den Weltmarkt erst unter gleichen Bedingungen wie den übrigen Nazionen öfnen und bewirken daß die Hälfte der Bremer Handelsmarine nicht mehr auf gutes Glück die Meere zu durchstreifen braucht um zwischen Süd- und Nordamerika, den kapverdischen Inseln, Westindien und Europa ihre Frachten zu verdienen.

Ein vollendetes Schiffahrtssystem mit allen nüzlichen Unterscheidungen ist natürlich in Deutschland erst nach hergestellter Einheit aller Zollverhältnisse durchzuführen. Vorerst wäre, um die Einhelligkeit unter den verschiedenen deutschen Staaten zu erleichtern, auf möglichste Einfachheit zu halten, vielleicht der europäische Seeverkehr in den ersten Jahren unberücksichtigt zu laßen, und hinsichtlich der Einfuhren auß außereuropäischen Ländern vorderhand bei einem allgemein mäßigen Unterscheidungszollsaz stehn zu bleiben. Man würde also damit beginnen die Einfuhr überseeischer Artikel durch fremden Zwischenhandel oder fremde Seefahrer die nicht Gegenseitigkeit gewähren, zu beschränken, besonders hinsichtlich der wohlfeilern umfangreichen Waren, indem der milde Unterscheidungszoll die kostbarern Artikel, z. B. Indigo, Vanille, einzelne Droguen rc., von der mittelbaren Einfuhr zwar nicht außschlöße, dafür aber auch keinen Augenblick ungünstig auf den Verbrauch der überseeischen Artikel wegen Frachtvertheuerung, auf den Schmuggel und die Zollkassen einwirkte. Der unschäzbare Handelsgewinn des schüzenden Zolles würde auf diese Weise ohne die geringste Gegenbeschwerung gleichsam als bloßes Geschenk des neuen Gesezes erworben, ja die Zolleinkünfte Deutschlands müßten alsbald in Folge der fruchtbaren Wirkungen des regern unmittelbaren Verkehrs mit den überseeischen Ländern bedeutend zunehmen. Als Schwierigkeit

---

so geringe Fracht nicht tragen, sobald nur die Verwertung nicht mehr durch Ungunst der Schiffahrt erschwert wird?



bliebe nur das Verständniss aller deutschen und durch ihre Seelage zu Deutschland gehörigen Staaten über ein solches gemeinsames Differenzialzollgesez. Am leichtesten herzustellen sollte es zwischen dem Zollverein und den Hansestädten sein, denn hier besteht das klarste wechselseitige materielle Bedürfen; denn wenn diese nur im deutschen Hinterlande die Grundlage ihrer Unternehmungen finden, so kann die deutsche Erzeugung andererseits zu ihrer überseeischen Verwertung der hansischen maritimen Thätigkeit nicht gut entbehren. Auch theile ich nicht entfernt die Furcht derer die da meinen, eine Einigung Deutschlands in seinen großen Anliegen der Seeschiffahrt werde die Fortschritte des Zollvereins nur hemmen; seien die Hansestädte erst wegen ihrer Seebelange gesichert, so würden sie nur mit verstärkter Hartnäckigkeit dem Zollverein den Rücken wenden. Im festen Vertrauen auf die Kraft des heilwirkenden und zukunftreichen Prinzips des Zollvereins bin ich vielmehr der entgegengesezten Überzeugung daß, wenn erst ein seehandelspolitischer Zoll wirksam geworden wäre und dessen nothwendige Verstärkung durch den Vereinszoll fühlbar würde, recht bald der Wunsch nach völliger Gemeinschaft mit dem Zollverein siegreich hervortreten müste. Einer gemeindeutschen Seepolitik würde baldmöglichst auch die thätige Mitwirkung Hannovers nicht entstehn, das dabei wesentlich betheiligt wäre. Solches bethätigt der ständische Antrag des Schazraths Lang vom 11. Julius 1844 und der darauf gefaßte einstimmige Beschluß beider Kammern: „die königliche Regierung zu ersuchen in Gemeinschaft mit den übrigen Staaten des deutschen Bundes, soweit deren Theilnahme zur Erreichung des Zwekes erforderlich, handelspolitische Vereinbarungen zur Beförderung des direkten Verkehrs mit überseeischen Ländern, unter thunlichster

Ausschließung des fremden Zwischenhandels, sowie zur Annahme einer gemeinsamen durch festzusezende Begünstigungen zu bevorzugenden Handelsflagge — oder zur gemeinsamen Festsezung gegenseitiger Begünstigungen der Schiffahrt — baldmöglichst einleiten zu wollen." Endlich spricht auch für die allgemein deutsche Vereinbarung daß nur sie uns in Stand sezen könnte durch eine festbestimmte deutsche Navigazionsakte der britischen Schiffahrtspolitik sogleich kräftigst zu begegnen, indem dieselbe den wichtigen Grundsaz voraufstellte: „Die Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse in deutschen Häfen wird nur gestattet in deutschen Schiffen, oder in Schiffen des Ursprungslandes direkt auß dessen Häfen, Gegenseitigkeit mit oder ohne Vertrag voraußgesezt, oder in den Schiffen und auß den Häfen derjenigen Länder welche für die indirekte Zufuhr in dem eingeführten Artikel Gegenseitigkeit im Mutterlande oder in ihren Kolonien gewähren; *) jede sonstige Einfuhr seewärts ist mit einem erschwerten Zoll vom Zentner belastet (für die Einfuhr über die Landgrenze könnte man den höchsten Zollsaz oder einen mittlern festsezen je nach den Umständen und den Artikeln; diese Schwierigkeit mindert sich in demselben Verhältnisse wie die Zahl der deutschen oder als solche geltenden Seehäfen zunimt und gute Wege, Kanäle und Eisenbahnen alle Theile des innern Landes mit ihnen verbinden); die fremde Küstenfahrt wird untersagt, und die Einfuhr von Fischen und

*) Nordamerika z. B. gestattet den hansischen Schiffen die Einfuhr von Zucker auß Westindien oder Brasilien, und hat nur für Kaffee und Thee die indirekte Einfuhr zur Zeit untersagt; deshalb würden auch die nordamerikanischen Schiffe mit überseeischen Artikeln auß den eigenen oder auß den Ursprungshäfen, außgenommen Kaffee und Thee, in deutschen Häfen zuzulaßen sein.

Thran, soweit nicht Reziprozität besteht, nur den eigenen Schiffen gestattet." Ich muß hier beifügen daß der britische Grundsaz, allen fremden indirekten Handel nach britischen Häfen in den meisten Fällen kurzweg zu verbieten, in Kontinentalländern durchzuführen seine große Schwierigkeit hat, besonders in solchen die wenig Häfen und diese nur an einem Meere besizen. Es geht nämlich gar nicht an, ohne daß man die überseeischen Einfuhren über die Landgrenzen, also über fremde nicht nazionalisirte Nachbarhäfen, völlig verbietet, und darauß können für manche Binnenbezirke die größten Nachtheile und Zurücksezungen erwachsen. Von den Staaten unsers Kontinents hat nur Frankreich, das allerdings auch nächst der iberischen Halbinsel sich der günstigsten Seelage gegen drei Meere erfreut, den Versuch gemacht die Einfuhr von Kolonialwaren zu Lande, also über fremde Häfen, oder selbst anders als über diejenigen seiner eigenen Seehäfen welche ein reelles Freilager haben, gänzlich zu verbieten; doch wuchsen auß diesem Verbote für Elsaß, die Freigrafschaft und Lotheringen so große Nachtheile daß es in seinem jüngsten Handelsvertrage mit Holland froh war einen Vorwand zu bekommen zu Gunsten der überseeischen Einfuhren über Holland Rhein und Mosel aufwärts (aber nicht auf Maas- und Schelde aufwärts zu Gunsten Belgiens!) eine Außnahme von jener Regel zu machen. Andere Kontinentalstaaten, z. B. Spanien selbst, begnügen sich ihre Flagge außer den Differenzialzöllen gegen die fremden Flaggen nur noch dadurch zu begünstigen, daß alle landwärts eingehnden Waren die höhern auf den fremden Flaggen lastenden Unterscheidungszölle bezahlen müßen. Belgien hat in seinem neuen System der Differenzialzölle diese Begünstigung der Schiffahrt und Häfen vor dem Landhandel (haubtsächlich über französische Häfen und etwa Köln) in

einigen Stücken noch weiter getrieben, indem es häufig die Einfuhr zu Lande noch höher besteuert als die unter fremder Flagge; es hat drei und oft vier Zollkategorien, je nach der Flagge, den Ursprungsländern, europäischen Stapelplätzen und endlich den Einfuhren zu Lande, während Spanien deren nur zwei, oft auch drei hat. Im Inselreich kann von Unterscheidung zwischen Land- und See-Einfuhr natürlich nicht die Rede sein; England hat die indirekten Einfuhren in den meisten Fällen, wie bekannt, gänzlich verboten. Deutschland, das seine Flagge auch im indirekten Handel nur durch mäßige Differenzialzölle schüzen würde, könnte die überseeischen Einfuhren über die Landgrenze nicht völlig ausschließen, wie Frankreich in der Regel, noch wohl in den meisten Fällen höher besteuern als selbst die unbegünstigte Flagge, wie das zur See so wohlgelegene Belgien; es würde vorerst vielleicht noch eine mildere Ordnung als in Spanien besteht einführen, nämlich Mittelzölle auf einzelnen Zollämtern die von deutschen oder gleichberechteten Häfen weit abliegen, um allen seine Bundesgliedern gerecht zu werden, und in der Unterstellung allmählich strengere Regeln einzuführen, je mehr sich die deutsche Schiffahrtsgesezgebung über alle Häfen von Ostende bis Memel und südlich über Triest und Genua erstrecken würde.

Einem solchen gemäßigten Schuz- und Gegenseitigkeitssystem könnten auch die entschiedensten Freunde der Handelsfreiheit im Prinzipe nicht entgegentreten, da ja mit einer allgemeinen, von allen Staaten angenommenen Reziprozität jener Differenzialzoll überhaubt aufhören und damit im Wesentlichen Handelsfreiheit eintreten würde. Die deutsche Schiffahrt würde dabei übrigens wohl nirgends zu kurz kommen, weil sie jeder andern Marine gewachsen und in mancher Hinsicht noch überlegen ist. Offenbar kann nur eine solche allgemeine umfaßende Schiffahrtsakte das mari-

time Bedürfniß der deutschen Staaten gründlich befriedigen, und es sind alle bisher von deutschen Regierungen abgeschloßenen Schiffahrts- und Handelsverträge die daran hindern, solange sie dauern, ein schwer zu tragendes Kreuz für die Nazion.

Eine ganz andere Frage aber ist es ob der Zollverein nicht jezt schon sich im Stande befindet die Durchführung einer kräftig schüzenden Seehandelspolitik zu beginnen, und ob er damit noch länger zögern und die so kostbare Zeit verlieren soll, bis etwa alle deutschen Staaten zu einer solchen Vereinbarung sich herbeilaßen? Vom Standpunkte des Zollvereins auß muß ich jenes ebenso bestimmt bejahen als dieses verneinen, um so mehr als der Vertrag mit Belgien ihm zur Annahme gemäßigter Unterscheidungszölle die Bahn gebrochen hat und man seine hochwichtigen Folgen jezt nicht wieder auß der Hand darf fallen laßen. Wahrlich, ich will einer Verschmelzung aller deutschen Seeanliegen außerhalb des Zollvereins nicht entfernt entgegentreten, vielmehr wünsche ich sie auß vollem Herzen herbei, nur glaube ich daß wir das Ziel durch kräftiges Vorschreiten des Zollvereins am ehsten erreichen werden; irre ich mich, desto beßer, immerhin werden doch die Schritte des Zollvereins für sich allein auch nicht geschadet haben. Warum sollte das Werk einer vollständigen handelspolitischen Einigung Deutschlands, von zwei Seiten, gleichsam von innen und außen angegriffen, nicht bälder als sonst zur Vollendung geführt werden? Der künftige Anschluß des ganzen deutschen Nordens an den Zollverein wird allerdings auch erst ein scharf geprägtes vollendetes Schiffahrtssystem möglich machen, aber bis die Verhältnisse dahin gereift sind, könnte die bloße seehandelspolitische Einheit doch vorerst den dringendsten Bedürfnissen genügen, die Kreise für Verwertung der gesamten deutschen Erzeugung nach außen erweitern und die

nähern Vereinungsschritte im Innern vorbereiten. Schade nur daß auch diese Einigung nicht so leicht zu bewerkstellen sein möchte als manche sich vorzustellen scheinen, und zulezt nichts übrig bleiben dürfte als daß auch zu jenem Zweck, wie bei der Zolleinung, einzelne Staaten die Inziative ergreifen.

Diese wichtige Rolle nun sollte der Zollverein übernehmen, er ist dazu am meisten befugt, am vorzüglichsten außgerüstet an fysischer Macht wie an moralischem Ansehen. Sofort einige vorläufige wirksame Differenzialmaßregeln gegen den fremden Zwischenhandel ergreifend, sollte er dabei zugleich bestimmt erklären daß er mit Beginn des Jahres 1848, wann sein hemmender Vertrag mit England vom 2. März 1841 abgelaufen, wo der noch traurigere Vertrag Hannovers mit England vom 22. Julius 1844 und der Hollands mit demselben Inselreiche vom J. 1837 ebenfalls aufgekündigt werden können, ein vollständiges Differenzialzollsystem annehmen und strenge durchführen werde, daß er demnach die andern deutschen und benachbarten Staaten freundlich und zeitig zum Anschluße an dasselbe einlade und sie sowie den Rheder- und Handelsstand auffordere alle erforderlichen Vorbereitungen und Einrichtungen dazu zu treffen. Das einzuführende Schiffahrtssystem selbst aber müste gleich am nächsten Zollvereinstage berathen und beschloßen und dann vor der definitiven Genehmigung bekannt gemacht werden, um auch der öffentlichen Meinung noch die wünschenswerte Einwirkung auf dasselbe zu gestatten. Eine hinreichende Marine, die erste pragmatische Bedingung dazu, würde uns in keinem Fall mangeln. Viele Ostseeschiffe eignen sich zur überseeischen Fahrt und würden Gelegenheit erhalten nach hansischem Vorbilde sich in den transatlantischen Ländern zu orientiren und dort selbständige Handelsverbindungen anzuknüpfen; Köln und andere Rheinstädte würden zunächst über Ant-

werpen, mit dem Eisenbahn und Rhein sie verbinden, den Schifbau und die selbständige Ausfuhr der Erzeugnisse ihres Landes versuchen; die in fremdem Zwischenhandel beschäftigten Bremer Schiffe würden grösstentheils in deutschen Dienst rückkehren; die Werfte von Bremen könnten zudem jährlich 40 bis 50 neue Kauffahrteischiffe liefern, ebenso viel die Hamburgs, und noch eine größere Zahl die preußischen Werfte am Ostseestrande. Gewis, bis zum Jahr 1848 würde Deutschland, dessen Handelsmarine schon jezt die zweite in Europa ist, der fremden Zwischenschiffahrt ganz entbehren können, auch abgesehen von dem Mitbewerbe der Gegenseitigkeit gewährenden Länder, unter welchen Nordamerika allein im Stande wäre jeden etwaigen Mangel zu decken.

Der Zollverein kann die unmittelbare Einfuhr über seine Häfen, Antwerpen und überhaubt sofort begünstigen, ohne den Handelsverkehr der Hansestädte zu beeinträchtigen; ja er kann diese, wenn sie ihm nur die Hand zu einer gemeinsamen Maßregel bieten, neue und bedeutende Vortheile zuwenden, den ganzen Nachtheil davon aber auf diejenigen außwärtigen Staaten fallen laßen die unsern Handel bedrücken. Unterscheidungszölle von der Ladung, mit Rücksicht theils auf deren Ursprung, theils auf die Nazionalität des Schiffes welches sie führt, sind das Mittel. Nur müste, wegen der besondern Lage des Zollvereins, die Begünstigung des direkten Bezugs der Waren auf diejenigen Staaten völlig außgedehnt werden können, in welchen unsere Flagge der nazionalen in jeder Hinsicht gleichgestellt ist. Versuchsweise könnten, wie mit Recht vorgeschlagen worden, die Differenzialzölle vorerst bloß bei Haubtartikeln der transatlantischen Zufuhr, welche Verzehrungsgegenstände und nicht Rohstoffe für die Gewerbe sind, in Anwendung gebracht werden, wie z. B. Kaffee, Thee, Tabak, Kakao,

Zucker, Reis ꝛc. Nur für die beiden freilich sehr wichtigen Artikel Zucker und Reis (sie betragen etwa den vierten Theil unserer Kolonialwareneinfuhr) würde der Differenzialzoll bis zum Jahr 1848 unwirksam bleiben, indem der Vertrag zwischen den Zollvereinsstaaten und Großbritannien diesem leider ohne die mindeste ähnliche Gegenleistung zusichert Zucker und Reis auß seinen Kolonien und seinen Entrepots in *jeder und aller* Weise unter denselben Bedingungen wie die meist begünstigten Länder bei uns einführen zu dürfen, was für Vortheile diese — es sey Brasilien oder Holland oder ein anderer Kolonialstaat — unsern Manufakturen für eine mäßige Begünstigung ihrer Erzeugnisse auch bieten möchten. *) Daß übrigens der leidige Vertrag vom 2. März 1841 uns nicht, wie Manche behaubten wollen, hindert solange er dauert Differenzialzölle im Allgemeinen auch gegen England anzunehmen, ist ganz unzweifelhaft. Denn der Vertrag spricht in Art. 1. als Voraußsezung, nicht einmal als eigentliche vertragsmäßige Verbindlichkeit, nur das auß, daß *englische Schiffe mit ihren Ladungen in den Häfen des Zollvereins einlaufen dürfen*, nicht aber daß sie für ihre Ladungen besondere Begünstigungen genießen müßen. Höchstens könnte jene Voraußsezung den Verein hindern die fremde indirekte Schiffahrt gänzlich zu verbieten und hierin schon die englische Schiffahrtsakte nachzuahmen. Das wird noch dadurch bestätigt daß in Art. II. solche besondere Begünstigungen für *zwei bestimmte Einfuhrartikel*, Zucker und Reis, festgestellt werden, nämlich daß England sie unter denselben Bedingungen wie die meist begünstigten Länder einführen darf. Warum diese besondere Stipulazion, wenn die darin

*) Diese Bestimmung kömt England in seinen Unterhandlungen mit Brasilien über einen neuen Vertrag auf Zulaßung des brasilischen Zuckers sehr zu passe!

bewilligte Vergünstigung überhaubt von allen englischen Einfuhren gelten sollte. Und hat der Zollverein nicht bereits durch Abschluß seiner Verträge mit den Vereinigten Staaten und Belgien thatsächlich bewiesen daß der englische Vertrag ihn nicht hindert fremden Ländern Differenzialbegünstigungen zu bewilligen von welchen England außgeschlossen bleibt? Mit den Verträgen die Hannover, Oldenburg und Mecklenburg mit England abgeschloßen, ist es freilich ganz anders. Art. V. des hannöverschen Vertrags sagt zwar auch nur: „In Erwägung daß britischen Schiffen nach den hannöverschen Gesezen gestattet ist auß den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Hannovers einzulaufen" ꝛc. und spricht von keinen Begünstigungen in denselben; aber in Art. VII. des Vertrags verpflichtet sich Hannover: „den Unterthanen irgend eines andern Staats keine Verminderung von Abgaben, noch Vergünstigungen, Vorrechte oder Freiheiten irgend einer Art in Bezug auf Handel und Schiffahrt zu bewilligen, welche nicht gleichfalls zu der nämlichen Zeit auf die Unterthanen des andern hohen vertragenden Theils außgedehnt werden" ꝛc. und bindet es sich daher so lange der Vertrag währt nicht nur selbst auß freiem Entschluße keine Differenzialzölle gegen England anzunehmen, sondern auch in keine Gemeinschaft mit andern deutschen Staaten, selbst wenn es möglich wäre mit dem ganzen deutschen Bunde zu treten, der irgend ein schüzender Schiffahrtszoll gegen England zu Grunde läge. Was der Zollverein England nur hinsichtlich Zucker und Reis verspricht, dazu verpflichtet sich Hannover in Bezug auf Handel und Schiffahrt überhaubt in jedem und allem Betracht, es verbindet sich in dem Vertrage durchauß in keine England unangenehme Maßregel, möge sie auch noch so sehr von den Anliegen

Deutschlands, es sei in maritimer, industrieller oder politischer Hinsicht, gefordert werden, eingehn zu wollen. Der Vertrag ist daher eine Schmach für Deutschland, ein Verrath an deutscher Wohlfahrt und Unabhängigkeit, und es ist unbegreiflich daß hannöversche Stände, die doch im geraden Widerspruche mit ihm einmüthig eine dringende Vorstellung um Begünstigung des direkten Seehandels an die Regierung haben gelangen laßen, nicht ebenso einmüthig in beiden Kammern gegen den Vertrag vom 22. Julius 1844 protestirt haben. Dieser könnte inzwischen dann nicht mehr entgegenstehn, wenn der deutsche Bund selbst allgemeine schüzende Schiffahrtsmaßregeln ergriffe, und schon auß Rücksicht vor dem hohen Bunde deutscher Nazion sollte der einzelne deutsche Staat in allen derartigen Verträgen mit außwärtigen Staaten seine Bundespflichten und nähern Beziehungen zu den übrigen Bundesstaaten durch die sorgfältigsten Klauseln wahren.

Die fremden Verträge Oldenburgs und Mecklenburgs (dieses scheint auß verwandtschaftlicher Rücksicht seit einiger Zeit auch für französischen Einfluß etwas allzu nachgiebig geworden zu seyn) laufen mit dem Hannovers auf einer Linie, sie alle bilden, indem sie die Einfuhr auf fremden Schiffen überall der auf deutschen gleichstellen, für die Dauer ihres Bestandes ein wirkliches Hinderniß eines deutschen Differenzialzollsystems. Innerhalb des Zollvereins ist die Überzeugung allgemein daß jene Verträge, den preußischen selbstredend eingeschloßen, sobald möglich zu künden sind, damit wir die Hände wieder frei bekommen und auß der Schlinge uns loswinden, in die England uns zu locken gewußt hatte; so viel ihrer Vertheidiger es noch 1841 gab, Niemand wagt sie, die sich bitter zu rächen angefangen, jezt mehr in Schuz zu nehmen. Man hat gesagt der hannöverisch-englische Vertrag vom 22. Julius 1844, der gerade am längsten

dauert, scheine eine Bestimmung zu enthalten die es nicht unmöglich mache von ihm loszukommen. In Art. 7 desselben versprechen sich nämlich die beiden vertragenden Theile alle Begünstigungen die sie der eigenen Nazion in Schiffahrt und Handel angedeihen laßen, auch der andern zu gewähren; es bedürfe aber nur eines Blickes auf die englische Schiffahrtsakte um zu erkennen daß England weit davon entfernt sei solches Versprechen wörtlich zu nehmen. Freilich, England hat seit Cromwell noch nie einem deutschen Staat wirkliche Gegenseitigkeit in der Schiffahrt gewährt, und auch die hannöverische Schiffahrt ist vor wie nach von aller Küstenfahrt zwischen englischen Häfen, von der Fahrt zwischen den englischen Kolonien und dem Mutterlande 2c. außgeschloßen; aber wir wißen auch daß Englande allen seiner vertragsmäßigen Begünstigungen das viel bedeutende Wörtchen „legally" als beschränkende Bedingung anzuknüpfen pflegt, und glauben von der britischen Vorsichtigkeit in solchen Dingen voraußsezen zu dürfen daß diese Bedingung auch seinem Versprechen gegen Hannover nicht fehlen werde. Ist dem aber wirklich also, wie nicht zu zweifeln, so trägt der Vertrag auch nicht den Grund seiner Nichtigkeit in sich; nichtig könnte er dann nur noch werden, sofern er in der Folge in Widerspruch mit der bundesrechtlichen Gesezgebung über deutschen Handel und Schiffahrt stünde. Doch das erwartet Deutschland mit Zuversicht daß jene Verträge, die wie zur Verdämmung des deutschen Aufschwunges abgeschloßen scheinen, beim ersten Termin einfach gekündet werden. Glücklicherweise braucht, wie gesagt, der Zollverein seine schüzenden Schiffahrtsmaßregeln bis dahin nicht zu verschieben.

Ich komme auf die Unterscheidungszölle zurück. Da es sich bei den genannten Artikeln, Zucker und Tabak etwa außgenommen, um keinen unmittelbaren Schuz einheimischer

Industrie handelt, so würde die Differenz in der Regel durch eine Erniedrigung der Zölle zu erreichen sein, in allen den Fällen unbedingt wo davon wegen Zunahme des Verbrauchs kein Ausfall in den Zolleinkünften, sondern nur eine Erleichterung der Verzehrer und ein stärkerer Absaz unserer Erzeugnisse nach den transatlantischen Ländern zu erwarten stünde. Kaffee z. B. bei indirekter Einfuhr (gleichviel ob auf fremden oder heimischen Schiffen) und bei direkter Einfuhr auf fremden den nazionalen nicht gleichgestellten Schiffen würde den bisherigen Zollsaz von 6½ Thlrn. zahlen, dagegen bei direkter Einfuhr auf beiderseitigen Nazionalschiffen, sofern sie gegenseitig gleichgestellt wären, etwa nur 4½ Thlr., um bei dem allgemeinen Differenzialzoll von 2 Thlrn. vom Zentner stehn zu bleiben; bei Rohzucker dagegen der 8 Thlr. (für Siedereien nur 5 Thlr.) zahlt, würden die beiden Säze Englands halber vorerst angemeßener auf 9 und 7 (für Siedereien auf 6 und 4) Thlr., Raffinade die 10 Thlr. zahlt, auf 11 und 9 Thlr., Tabak in Blättern und Stengeln der jezt 5½ Thlr. entrichtet, füglich auf 8 und 6 Thlr. gestellt werden, lezteres um den Vereinigten Staaten einen beträchtlichen Differenzialzoll anbieten und dem heimischen Tabakbau doch Schuz gewähren zu können. Statt der zwei könnte man auch gleich drei verschiedene Zollsäze anwenden und noch bei der mittelbaren Einfuhr zwischen der eigenen und fremden Flagge unterscheiden.

Die Schwierigkeiten bei der praktischen Durchführung der Differenzialzölle würden mit Hülfe des Freilagersystems und einer von Vereinsbeamten auszuübenden Kontrole über die ein- und ausgehnden Ladungen zu überwinden sein. Der Gang in den innerhalb der Zollgrenzen gelegenen Häfen ist wie in allen Ländern die das Freilagersystem angenommen haben. Für die außerhalb des wirklichen Vereins-

gebiets gelegenen Häfen hat die belgische Regierung durch Einführung ihres oben näher berührten öffentlichen Lager-systems den Weg gezeigt. Dasselbe sollte in allen größern Seehäfen der deutschen Küste im Norden wie Süden Nachahmung finden, und muß solche soweit es nöthig bei denjenigen finden welche, falls der Zollverein Differenzialzölle einführte, sich nicht zurückgesezt sehen wollen, da er sonst keine strenge Kontrole über Ursprung der Waren und Flagge üben kann. Es brauchten dann etwa nur Vereins-Konsularbeamten in den Häfen angewiesen werden die für den Zollverein bestimmten, Unterscheidungszöllen unterliegenden Ladungen nach den Ursprungszeugnissen und Schiffspapieren zu legitimiren: dem Anmeldenden würden die Waren die den Bedingungen genügen gut geschrieben und ihm ein Zeugniß darüber außgestellt. Wollte der Kaufmann die Ware ganz oder theilweise, vor ihrer Versendung in den Zollverein, an einen Andern verkaufen, so würde er diesem sein Zertifikat in ähnlicher Weise wie das Warrant abtreten — es wäre eine andere Art Warenkreditbrief der auch im ganzen Zollverein noch gültig sein würde. Das System kann zu keinem Unterschleife Anlaß geben, sobald nur bei Besichtigung der Ursprungszeugnisse und Schiffspapiere, sowie beim Zu- und Abschreiben der Waren in den Freilagern und der Außstellung der Differenzialzollzeugnisse, überhaubt also bei der ganzen Kontrole durch Vereinsagenten mit gehöriger Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit verfahren wird. Sonst ist es für dasselbe, wie man sieht, einerlei ob der Hafen selbst zum Zollverein gehört oder nicht. Im leztern Fall wäre diesem am zweckmäßigsten ein besonderes Freilager entweder von dem schon bestehnden einzuräumen, wie in Antwerpen, oder eigens zu errichten, wo keine bestehn wie in den Hansestädten und Triest; plombirt giengen die überseeischen Waren auß diesem Freilager in den

Zollverein, und die Erzeugnisse des leztern in das Freilager, soweit auch für sie Ursprungszeugnisse in fremden Ländern nöthig wären.

Zu den wichtigsten Fragen bei Durchführung der Unterscheidungszölle gehört endlich noch die: wie soll die Flagge derjenigen Seestaaten behandelt werden welche dem Zollvereine jene besondere Kontrole für seine Ein- und Außfuhren einräumen? Die Antwort kann nur lauten: jeder dieser Staaten hat schon ein so großes Intereße an Bewahrung seines Durchfuhrhandels nach dem Zollvereine daß wir jene Erlaubniß durch kein besonderes Zugeständniß zu erkaufen brauchen, daß wir also bei dem Prinzipe der Gegenseitigkeit auch ihnen gegenüber fest beharren können und müßen. Dieses gilt um so unbedenklicher als die deutschen Seestaaten die Vereinsschiffe wie ihre eigenen behandeln und auf keinen eigenen Kolonialmärkten dem Absaze unserer Fabrikate Vorzüge gewähren können. Der Zollverein hätte also namentlich den Hansestädten, ebenso der österreichischen, mecklenburgischen und hannöversch-oldenburgischen Schiffahrt ganz die gleichen Differenzialvergünstigungen hinsichtlich der direkten Schiffahrt sowohl als der Flagge einzuräumen, nicht aber Holland und Belgien die nicht völlige Gegenseitigkeit gewähren; auf diese Weise kämen jene doch vornherein in eine günstigere Stellung zu uns als die beiden nordwestlichen Nachbarn, und das würde für diese ein Sporn sein auf völlige Gegenseitigkeit zu dringen. Da der Vertrag vom 1. September die Vereinsschiffe beim belgisch-transatlantischen Handel noch nicht ganz gleichstellt mit den belgischen, so müste unser Unterscheidungszoll auch gegen die belgische Flagge vorerst Anwendung finden, wogegen der außerordentliche preußische Flaggenzoll wegfallen dürfte. Gewis aber würde Belgien darin daß die von seinen Schiffen nach Antwerpen gebrachten überseeischen

Erzeugnisse bei ihrer weitern Verfuhr auf der Eisenbahn oder auf Schelde und Rhein in den Zollverein hier einen höhern Zoll unterlägen als die mit *Vereins- oder überhaupt deutschen* Schiffen in das Antwerpener Freilager eingebrachten und plombirt weiter in den Verein geführten Waren *), einen mächtigen Beweggrund finden die völlige Gleichstellung beider Flaggen zu wünschen, was denn mit andern Worten den *ganzen überseeischen Handel Belgiens und Deutschlands*, nicht bloß ihrer Schifffahrt, *miteinander einen und verschmelzen* hieße und den Anliegen beider entspräche. Die deutschen Schiffe würden dadurch vollständig nazionalisirt in den belgischen Häfen, die belgischen Schiffe in allen Vereinshäfen und in allen andern die als solche dienen. Und welche Nöthigung würde hierin auch für Holland liegen dem Zollvereine die gewünschte Kontrole zu gestatten?

Die Gleichstellung der hansischen Flagge mit der des Vereins darf übrigens um so weniger Anstand finden als dieser nicht wohl der hansischen Marine und noch viel we-

---

*) Belgien könnte sich darüber durchaus nicht beklagen, solange es seine Differenzialzölle gegen die Vereinsflagge aufrecht erhielt. Es wäre dann immerhin von Deutschland noch tausendmal besser behandelt als von Frankreich. Denn während dieses die Einfuhr von Kolonialwaren über belgische Häfen gänzlich verbietet zu Gunsten der französischen Häfen, würde der Antwerpener Kolonialhandel nach Deutschland nicht nur keine Minderung, sondern sogar bedeutende Ausbreitung erfahren, nur würde er vorzugsweise mit deutschen und nicht mit belgischen Schiffen geführt werden. Auch läg' es ja allein in Belgiens Händen die den deutschen Schiffen beneideten Vortheile auch für die seinigen zu gewinnen; und dazu dürfte es doch eine um so größere Aufforderung finden, als ja jeder belgische Kolonialbetrieb nach Frankreich von diesem zurückgewiesen wird.

niger aller der überseelischen Handelsverbindungen der Hansestädte entbehren kann. Natürlich müste ihre theilweise Erhebung zu Zollvereinshäfen damit Hand in Hand gehn. Denn würde auch die kaufmännische Spekulazion, durch den Unterscheidungszoll gelockt und sicher gestellt, sich beeilen die überseeischen Einfuhren für den vereinsländischen Bedarf auf die belgischen und preußischen Häfen zu bewirken, so würde doch ein Haubtzweck der ganzen Maßregel, durch Vermehrung der direkten Einfuhren größere deutsche Außfuhren in die überseeischen Länder zu erzielen, mindestens in der ersten Zeit zum Theil verfehlt werden, wenn der altgewöhnte Abzug unserer Erzeugnisse über Hamburg und Bremen gefährdet wäre, wenn mit Wegleitung der Einfuhren von der Weser und Elbe nach Antwerpen und der Ostsee auch dorthin die Außfuhren verwiesen werden müsten. Der innige Zusammenhang zwischen Ein- und Außfuhren kann nicht ungerochen zerrißen werden. Der hansische Kaufmann darf, mit Außnahme weniger sicherer Artikel, keine Außfuhren über See unternehmen die er nicht vorher gesehen und geprüft, und deshalb nicht vorher auf seine Lager gezogen hat; solche Lagerung aber wäre in Hamburg und Bremen meistens unmöglich, wenn hier nicht zugleich auch die Einfuhren ihren Umsaz finden — ganz abgesehen davon daß durch den Umweg nach Osten oder nach Westen das Außfuhrgeschäft, wenigstens noch bei dem jezigen Zustande der Verbindungsmittel, zum Theil eine solche Vertheuerung erleiden würde, daß unser bereits so beengter Mitbewerb auf den überseeischen Märkten fast erliegen dürfte. Wir können die Hansestädte mithin für unsern direkten Handel schwer entbehren, wenigstens nicht wünschen daß ihre Schiffe haubtsächlich nur noch um mittelst des Unterscheidungszolls die Fracht zu verdienen, zwischen den überseeischen Ländern und den Vereinshäfen

hin und herfahren, um unsere Außfuhren sich aber wenig mehr bekümmern. Darum müsten in den Hansestädten besondere Landungs- und Lagerpläze für die Ein- und Außfuhren des Zollvereins eingerichtet, also für sie ein Zustand hergestellt werden ähnlich dem der jezt für Antwerpen in Außsicht steht. Unter diesem Verhältnisse würden sie einerseits alle Vortheile der Unterscheidungszölle in allen den Häfen wo sie zur Anwendung kämen genießen; andererseits könnten sie ihr bisheriges System, außerhalb der Vereinsfreilager, bis zu ihrem vollen Beitritt bewahren, allen Nazionen unbeschränkte Einfuhr gestatten, ihre Hafenabgaben, Lootsengelder ꝛc. erschweren oder erleichtern und die mittelbaren Einfuhren zum eigenen Verbrauche oder zur Außfuhr in die nicht vereinten Nachbarländer oder zur Wiederaußfuhr nach dem Norden beliebig verwenden. Auch behielten sie als Staaten ihre handelspolitischen Beziehungen zu allen Völkern unabhängig und unverändert auf bisherigem Fuße. Widerstand gegen ein derartiges Übereinkommen würden in den deutschen Häfen wohl nur die Speicherbesizer leisten, auß Besorgnis ihre Miethe einzubüßen; in Hamburg weniger, da sein noch beträchtlicher Handel nach den nicht vereinsländischen Gebieten den Speichern vorerst ganz blieb, und in Triest am wenigsten, weil der Verkehr von dort nach dem Zollvereine annoch nur einen kleinen Theil des ganzen Triester Handels außmacht. Dagegen bezieht sich der gröste Theil des Bremer Handels unmittelbar auf die Zollvereinsstaaten, und die strenge Lagerung der Waren erscheint dort schwieriger; wenn man aber glaubt für Bremen sei deshalb auf ein Freilagersystem nicht zu rechnen, so sprechen das Beispiel der englischen Seestädte, deren Verkehr doch auch grösstentheils direkter Bedarfshandel ist, sowie die oben entwickelten Vortheile und Bequemlichkeiten eines solchen Sy-

stems für Handel und Wandel laut dagegen. Der einstige Anschluß an den Zollverein macht zudem öffentliche Niederlagen nöthig, und schon lange fühlen die preußischen Häfen dringend das Bedürfniß eines liberalen Freilagersystems.

Was die Küstenstaaten Hannover, Oldenburg und Mecklenburg betrifft, so hindern die Verträge mit England sie zwar dem Verkehr anderer Völker oder selbst des eigenen größere Vortheile einzuräumen als den Engländern, also für die Einfuhren in ihr eigenes Gebiet Unterscheidungszölle aufzustellen, ohne wenigstens England davon auszunehmen; wohl aber steht es in ihrer Hand gleich Belgien dem Zollverein die zollfreie Durchfuhr zu bewilligen, ihm den Seeverkehr zu erleichtern und die Kontrole zur Durchführung der Unterscheidungszölle zu gestatten. Lezteres wäre haubtsächlich nur in Emden erforderlich, welches ja ohnedies vertragsmäßige (ihm schon von preußischen Königen verliehene) Portofrankorechte besizt; Emden müste jedenfalls mit Hülfe der Freilagerung zu Frommen des rheinisch-westfälischen und des ostfriesischen Seeverkehrs in der Reihe der Zollvereinshäfen Aufnahme finden. Dagegen wäre den Schiffen jener Küstenländer die völlige Gleichstellung mit den Vereinsschiffen zuzusichern. Unter der gleichen Bedingung wäre auch mit Schleswig-Holstein wegen Kiels, Glückstadts, Altona's zu vertragen. Durch die unbeschränkte Ausdehnung der Rechte der Vereinsschiffe auf die zahlreiche Handelsmarine aller jener Nordseestaaten erhielte der Zollverein nicht nur den ihm zu einer selbständigen Handelspolitik unentbehrlichen Zuwachs an Schiffen, sondern auch eine zweckmäßige Handhabe dieselben günstig für den Anschluß zu stimmen. Österreich dürfte einer ähnlichen Übereinkunft für seine Häfen, namentlich Triest und einen Donauhafen, um so bereitwilliger entgegenkommen, als ihm dieselbe die gewis erwünschte Gelegenheit böte einen Versuch mit dem Freilager-

system zu machen neben dem bisherigen Freihafenwesen, das längst aufgehört hat für die Gewerbkraft des Kaiserstaats, für die Rhederei und den Eigenhandel von Triest die meisten Vortheile zu bieten. Durch diese Umspannung fast aller Häfen mittelst denen Deutschland seine Ein- und Außfuhren bewirkt, würde das Differenzialzollsystem erst vervollständigt, und es würden dem Zollverein sofort die nöthigen Schiffe zur Verfügung stehn, um alle bisherigen Zwischenhändler ohne nachtheilige Frachterhöhung entbehren zu können.

Auß gleichen und andern Gründen dürften auch die holländischen Häfen sowie Genua nicht unberücksichtigt bleiben können, nur daß hier vorerst so wenig als in Belgien die völlige Gleichstellung ihrer Marine mit der deutschen einträte. Was solches wünschenswert macht, ist unschwer einzusehen. Je mehr Abzüge zur See ein großes Land hat und je rascher und wohlfeiler die Erzeugnisse aller seiner Theile den Hafen erreichen und diese sich mit dem Bedarf an überseeischen Stoffen versorgen können, desto reger wird der Eifer, desto lebhafter der Mitbewerb in dem wichtigen Außfuhrgeschäfte sein, desto günstiger wird sich also unter sonst gleichen Umständen die gewerbliche Entwickelung des gesamten Vaterlandes gestalten. Belege hier, zu liefern in der Nähe das hafenreiche englische Eiland und Frankreich mit seinen Häfen an drei Meeren, deren geschüzte sichere Benuzung zu seiner Machtentwickelung unberechenbar beiträgt. Der Süden des Zollvereins, Bayern's größten Theil eingeschloßen, befindet sich in dieser Hinsicht bereits in der unvortheilhaftesten Lage, die sich aber verhältnismäßig noch ungünstiger gestalten würde, wenn durch Einführung der Unterscheidungszölle zu Gunsten der direkten Schiffahrt aller Warenbezug über die benachbarten Landgrenzen — selbst falls man für die Einfuhr landwärts in gewissen Fällen mittlere Zollsäze beliebte — für

diesen Theil des deutschen Handelsbundes sich vertheuerte. Nicht nur der gemeine Vortheil, sondern auch die gleiche Billigkeit gegen alle Glieder, der Grundstein jedes Vereins, fordert daher schon daß auch Süddeutschland die Verbindung mit der See, unter Benützung des Differenzialzolls, soviel möglich erleichtert und gekürzt werde. Genua ist aber offenbar der nächste und gelegenste Hafen für einen wichtigen Theil desselben, und wird es noch mehr werden durch die Anlage der Eisenbahn von Genua nach Mailand und weiter nach dem Comosee und vielleicht Chiavenna, sowie der von Norden entgegenkommenden bayerischen und würtembergischen Bahnverbindungen nach dem Bodensee, von wo auch in der Schweiz mit der Zeit ähnliche Wege uns dem wichtigen Splügenpaß, über welchen die herlichste Straße nach dem Comosee hinabführt, näher bringen werden. Je vollständiger das süddeutsche Bahnnez nach dem Bodensee und das sardinische nach Mailand in Außführung kommen, desto mehr wird sich der Verkehr, der jezt von Süddeutschland auß sich in allen Richtungen zersplittert, zumal so weit er sich durch Frankreich nach Marseille ergießt, auf der Straße nach Genua zusammenziehen, und dann wahrlich ist es hohe Zeit auch diesen Hafen in das Differenzialzollsystem des Vereins einzuschließen. Selbst von Gegenden des mittlern Deutschlands, ja von Belgien auß würde ein beträchtlicher Güterzug, ein wichtiger Verkehrsstrom diese Richtung einschlagen und die neuen Straßen beleben helfen; die fast ununterbrochenen Dampfverbindungen von der Ostsee über Leipzig, Augsburg und Lindau und von Antwerpen und Frankfurt nach dem ligurischen Meere würden um so ersprießlicher nach allen Seiten wirken, wenn auch Genua, wie Antwerpen und Triest, in das Verhältniß eines Vereinshafens einträte. *) Sardinien, eifrig

*) Belgiens Verkehr mit jenen südlichen Ländern ist bedeutend

bemüht Genua's Verkehr zu beleben und dessen Transit nach der Lombardei, der Schweiz und Süddeutschland zu erhalten und zu mehren, dürfte uns dort gern die nöthige Kontrole und Freilager einräumen und die Durchgangszölle abschaffen; nur kann natürlich solange es seine Marine vor der unsrigen begünstigt, von ihrer Gleichstellung mit dieser nicht die Rede sein. Andrerseits finden Bayern und Würtemberg, zwei so wichtige Staaten des Vereins, in ihrem eigenen Belange für den Seeweg nach Genua die hinlängliche Aufforderung nichts zu versäumen was ein solches Übereinkommen zu Stande bringen kann. Es würde mich zu weit abführen, wollte ich noch manches andere Intereße, das dabei in Betracht kömt, namentlich das politische in unsrer Stellung zu der Schweiz und zu Sardinien (welches von Frankreich für eine Zollunion bearbeitet wird), hier des Nähern berühren. Die Schweiz und Sardinien sind in politischer,

---

im Wachsen. So betrug nach amtlichen belgischen Außweisen die Außfuhr von Belgien nach Oesterreich:

	1841.	1842.	1843.
Landwärts	2,274 Fr.	10,324 Fr.	71,100 Fr.
Seewärts	1,065,364 „	1,673,198 „	1,852,618 „

Die landwärts nach Oesterreich verführten Artikel beschränkten sich auf Maschinen, Nägel, verarbeiteten Tabak, Möbel und Kleider; im Seehandel hatten sich vornehmlich die Sendungen von raffinirtem Zucker gehoben, die 1843 allein für 1,373,344 Fr. betrugen! Die Verschiffungen in 1841 und 1842 erfolgten unter nicht belgischer Flagge; 1843 waren belgische Schiffe dabei mit 150,240 Fr. betheiligt. Die Einfuhr in Belgien auß Oesterreich erlief:

	1841.	1842.	1843.
Landwärts	5,457 Fr.	1,186,758 Fr.	1,128,829 Fr.
Seewärts	612,542 „	797,982 „	1,078,759 „

Die landwärts eingeführten Artikel waren Bett- und Schreibfedern, Glaswaren, Hüte, Matten, Stahl, namentlich Seide und Wolle.

zum Theil auch in kommerzieller Beziehung das im Südwesten von Deutschland, was Belgien und Holland im Nordosten; nur daß die Seeaußgänge für uns im Süden noch viel spärlicher sind als im Norden, und daher um so sorgfältiger von uns zu beachten.

In Betreff Hollands muß ich etwas außführlicher sein, da unser billiger Standpunkt ihm gegenüber durch unrichtige Voraußsezungen getrübt ist. Wenn es wahr ist daß Überfluß an großen Kapitalen, eine zahlreiche vortreffliche Kauffahrteiflotte, eine tüchtige Kriegsmarine, der Besiz von Kolonien, ein unternehmender und längst als kernhaft bewährter Handels- und Seegeist heilsame und glückliche Dinge für eine Nazion sind — und wer wollte es längnen — dann kann kein germanischer Nachbarstaat uns von so großem Vortheil werden als Niederland, denn kein anderer gebietet in gleichem Maße wie dieses über solche Mittel. Ist es möglich diese für ganz Deutschland dienstbar zu machen, so vermag Holland die große Schuld mit der es gegen uns theils durch seine Trennung vom Reiche und seine Handelspolitik, theils durch ein eigenes Verhänguiß beladen worden, auß dem Buche der Geschichte wieder außzulöschen. Es lohnt sich daher wohl der Mühe unsere Verhältnisse zu Holland ernstlich zu erwägen, die bestehnden Vorurtheile abzulegen und umzuschauen ob nicht Wege aufrichtiger Annäherung aufzufinden sind. Wenn grauer hansischer Groll und Eifersucht gegen die niederländischen Städte besteht, so ist das leicht zu begreifen und bei den annoch herschenden Gegensäzen vielleicht auch verzeihlich, da von ihnen ja die alte Hansa den ersten empfindlichsten Schlag erfuhr; aber diese Stimmungen dürfen den nicht beirren dem nicht das Sonderbelangen einer hansischen Örtlichkeit, sondern die Gesamtangehn der deutschen Nazion am Herzen liegen. Ist es denn wahr wie hansische Stim-

men fortwährend behaubten, daß Holland für seine Kolonialerzeugnisse jährlich 20 Millionen Thaler auß Deutschland holt und uns dafür nur 3 bis 400,000 fl. an deutschen Fabrikaten zurückzahlt, daß es uns hierdurch außsaugt und mit dieser deutschen Subsidie seinen Reichthum, seinen Haushalt und seine Kolonien aufrecht erhält? Wäre dem so, wahrlich wir dürften uns keinen Augenblick besinnen den furchtbaren Tribut, unter dem das Vaterland verarmen und abmagern müste, mit Gewalt abzustellen und an den Stammverwandten im Hohllande zu rächen. Aber die Sache verhält sich nicht ganz so, bei weitem nicht. Vielmehr ist es unläugbare Thatsache daß Niederland nicht bloß im Verhältnisse zu seiner Bevölkerung, sondern auch schlechthin einer der vorzüglichsten, wo nicht der bedeutendste Abnehmer deutscher Erzeugnisse ist, daß es jährlich für ungefähr 30,000,000 fl. — Belgien kaum ein Drittel — an Erzeugnissen des Zollvereins verbraucht, daß sein milder Tarif kein einziges deutsches Fabrikat außschließt, während unser Mitbewerb auf den meisten übrigen europäischen Märkten wegen der hohen Schuzzölle so gut wie unmöglich ist, daß die deutsche Flagge in keinen europäischen Häfen so günstig behandelt wird als in den niederländischen des Mutterlandes, daß es die Beschwerden wegen seiner Hemmnisse der freien Rheinschiffahrt abbestellt hat und gegenwärtig sogar, freilich in seinem wohlverstandenen Intereße, am meisten für gänzliche Befreiung der Rheinfahrt von allen Abgaben arbeitet, während Jedermann die Nachtheile der Lasten kennt und beklagt welche die Schiffahrt auf Elbe und Weser fortwährend drücken, und welche doch wahrlich die Ein- und Außfuhren auf diesen Waßerwegen zum Nachtheil der gesamten deutschen Industrie vertheuern, da sie hier wie auf den überseeischen Märkten den wechselseitigen Absaz schmälern müßen. Nach niederländischen amtlichen

Berechnungen beträgt die Einfuhr an Erzeugnissen des Mutterlandes und seiner Kolonien in den Zollverein 36 Mill. fl., also 6 Mill. mehr als die Einfuhr des Zollvereins nach Holland; ich gebe zu der Ueberschuß zu Gunsten des holländischen Handels sei um einige Millionen zu gering angeschlagen, immer aber ist das oben angeführte Misverhältniß ein Irrthum, der offenbar auf der Verwechselung des unmittelbaren deutschen Handels nach Holland und Besizungen mit dem nach den leztern allein beruht. Warum aber ertrugen die Holländer so lange Zeit diese Verkennung? Darum weil ihre Vertheidigung eine schwache Seite hat die sie schonen wollen, weil sie in ihren Kolonien ein besonderes Lebensintereße vor der ganzen Welt zu schüzen haben. Ihre Kolonialpolitik ist es allein, über die wir uns noch mit Grund zu beklagen haben: gegen sie helfen nur — ich bin davon überzeugt — Differenzialzölle auf javaische Kolonialerzeugnisse, aber sie werden auch vollkommen genügen.

In diesem Entschluße muß uns der zwischen England und Holland bestehnde Vertrag bestärken, der es hindert den deutschen Manufakten in Java besondere Vortheile einzuräumen. England gibt sich alle Mühe ihn für ein weiteres Menschenalter zu verlängern, selbst durch Handgelder, wie z. B. die vorübergehende Begünstigung des javaischen Zuckers vor brasilischem und anderm durch Sklaven erzeugten, die wahrscheinlich bald nach erneuertem Abschluße wieder aufhören würden. *) Ein zeitiger Differenzialzoll

*) John Bull hat inzwischen bis jezt Mynheer noch nicht ganz umstrickt; dieser weigert sich einen britischen Residenten in Batavia aufzunehmen, der doch nur den billigen javaischen Zucker zur bevorzugten Einfuhr nach England legitimiren soll, und macht daher keinen Gebrauch von der englischen Be-

gegen holländische Kolonialerzeugnisse allein sichert Deutschland vor Erneuerung jenes Vertrags. Und wir sollten von diesem Mittel keinen Gebrauch machen? Unmöglich! Man lese doch nur die Übersicht des Handels von Java und Madura, und überzeuge sich wie wir jezt mit den holländischen Kolonien stehn! Im Jahr 1843 betrug die besondere Einfuhr dort 22,551,388 Fl., wovon auß Niederland kamen 6,985,867 Fl., auß England 3,649,426 Fl., auß Frankreich 493,311 Fl., direkt auß Hamburg und Bremen nur 141,472 Fl. Dem Ursprunge nach kamen davon auß Europa und Amerika nur 12,103,240 Fl., auß dem Westen Indiens und Bengalen 1,345,541 Fl., auß China, Manila und Siam 2,374,068 Fl., auß dem ostindischen Archipel (meist, wohl zu merken, Kolonialwaren zur Weiterverfuhr nach Europa) 6,003,089 Fl. Die ersten bestunden vorzüglich in Linnenwaren, nämlich niederländisches Ursprungs für 3,535 620 Fl., und fremdes (englisches) Ursprungs für 3,621,794 Fl., in irdenen Glas- und Kristallwaren für 254,126 Fl., Tüchern und Wollenstoffen für 267,354 Fl. (wovon nur für 54,467 Fl. niederländische), Weinen und andern Getränken für 984,231 Fl., Stahl-, Eisenwaren und Maschinen für 868,256 Fl. (hieran nehmen deutsche Fabrikate über Holland beträchtlichen Antheil). Die deutsche Schiffahrt spielt im javaischen Verkehr eine noch traurigere, die untergeordnetste Rolle. Jene Einfuhren fanden nämlich statt unter folgenden Flaggen: niederländischer im Werte für 15,886,067 Fl. (doch betrugen die im besondern Handel auß Niederland eingeführten und mit niederländischen Ursprungszeugnissen versehenen Waren nur 5,009,296 Fl.), englischer für 3,989,930 Fl., portugiesischer für

---

vorzugung. Vielleicht ist Holland schon auf dem richtigen Wege, seine Eifersucht ist gewis nicht unbegründet.

543,587 Fl., französischer für 511,477 Fl., amerikanischer für 364,164 Fl., siamesischer für 303,990 Fl., chinesischer für 206,338 Fl., schwedischer und dänischer für 326,311 Fl., der Hamburger und Bremer aber nur für 115,218 Fl. Für Rechnung der Regierung, also mit niederländischer Flagge, wurden ferner eingeführt an Waren (meist holländische und englische Erzeugnisse) und Geld für 9,819,599 Fl., so daß die Gesamteinfuhr auf 32,370,987 Fl. erläuft. Im Jahr vorher (1842) betrug die besondere Einfuhr allein 26,081,203 Fl., also 3,529,815 Fl. mehr, die Gesamteinfuhr 37½ Mill. oder ungefähr 5 Mill. Fl. mehr als 1843. Diese Abnahme betrifft obendrein lediglich europäische Erzeugnisse, z. B. Linnenwaren allein um 3,697,818 Fl., Eisenwaren 833,479 Fl.; während die Einfuhr auß dem östlichen Archipel die meist in Spezereien, Baumwolle, Kaffee, Goldstaub 2c. besteht und großentheils wieder außgeführt wird, um 1,181,566 Fl. gegen das frühere Jahr zugenommen hat. Im Vergleich mit dem Durchschnitte der fünf vorhergehnden Jahre 1838—42 betrug die besondere Einfuhr von 1843 überhaubt 2,519,315 Fl. weniger, die von Niederland allein 4,309,315 Fl. minder (die mittlere niederländische Einfuhr stellt sich nämlich auf 11,295,182 Fl.), die von England um 212,780 Fl. minder, und nur die auß dem östlichen Archipel um 889,874 Fl. höher.

Dagegen betrug die Außfuhr von Java und Madura im gewöhnlichen Handel 58,992,836 Fl., also beinahe dreimal so viel als die Einfuhr! Davon giengen direkt nach dem Mutterlande für 38,733,215 (1842 an 41 Mill.), nach England nur für 1,463,726 (beinahe dreimal weniger als die englische direkte Einfuhr), Frankreich 1,319,839, Belgien 351,101, Bremen und Hamburg für 1,138,394, China und Macao 2,148,450, dem östlichen Archipel 11,305,299 Fl. Zu dieser unverhältnismäßig großen Auß-

fuhr trugen die Erzeugnisse des holländisch-indischen Archipels allein für 55,454,356 Fl. bei, unter andern Kaffee 20,362,058, Zucker 13,087,003, Reis 6,270,261, Indigo 5,671,287, Zinn 2,285,278, Tabak 1,824,436, Vogelnester 1,272,563 Fl. An der Außfuhr nahm Theil die niederländische Flagge mit 47,422,822, die englische mit 4,699,969, die französische mit 1,463,083, ebensoviel die amerikanische, die Bremer und Hamburger nur mit 560,467 Fl. Im Vergleiche mit dem Durchschnitte der fünf Jahre von 1838—42 hat die Außfuhr an Wert noch um 609,343 Fl. zugenommen, die an Reis ist namentlich von 3,647,724 auf 6,098,256 Fl., die von Indigo von 4,787,215 auf 5,671,287 Fl., die von Zucker von 11,329,249 auf 12,258,998 Fl. gestiegen, die Menge der Produkte aber in noch weit höherm Verhältnisse, indem die Preise, namentlich 1843, gesunken sind, z. B. die Kaffeeaußfuhr hat sich von 890,952, dem mittlern Durchschnitte der fünf lezten Jahre, auf 1,018,102 Pic. erhoben, während der Erlös dafür wegen der niederen Preise im lezten Jahr geringer ist. Die Außfuhr der Regierungsgüter im engern Sinne auß Java, im Erlaufe von 1,356,036 Fl., zugerechnet, betrug mithin die javaische Gesamtaußfuhr 60,343,872 Fl., die Gesamteinfuhr dagegen nur 32,370,987 Fl.

Schon dieses ungeheure Misverhältniss ist für den europäischen Außfuhrhandel außnehmend ungünstig, und stellt die Wichtigkeit von Holländisch-Ostindien für denselben verhältnismäßig auf die unterste Stufe. Je näher man es ansieht, desto tiefer greift diese Überzeugung. Während der holländische Archipel für 45 Millionen Gulden seiner Erzeugnisse allein nach Europa entsendet, empfängt er von dort und Amerika nur für 12 Millionen zurück! Kann ein Kolonialmarkt, wo ein solches Misverhältniss grundsäzlich unterhalten, ja noch immer künstlich vergrößert wird

(1842 verhielten sich die Einfuhren zu den Ausfuhren doch noch wie 37 : 60, 1843 aber nur wie 32 : 60), der Industrie europäischer Länder Vortheile bieten wie der Markt freier überseeischer Staaten? Nimmermehr, solange dort der Grundsaz vorwaltet soviel als möglich außzuführen, so wenig als möglich aber einzuführen, um die Differenz als baren Gewinn in die Tasche des Mutterlandes zu stecken. Freilich sollte man auf den ersten Anschein außrufen, kein Land hat eine günstigere Bilanz aufzuweisen als Java und Madura! Die deutschen Staaten mögen sich immerhin beschweren daß sie so viele holländisch-ostindische Erzeugnisse verzehren ohne des Namenswerten wenigstens direkt dafür abzusezen, aber Java muß doch blühen, ja in seinem Reichthum ersticken, da es beinahe doppelt so viel, im Jahre 1843 für 28 Millionen Gulden, mehr auß- als einführt, diese Millionen ihm also bar zuströmen! Dem ist aber nicht so, Java ist arm, schrecklich arm, wie unwiderlegbar darauß hervorgeht daß es sich in seinen europäischen Bedürfnissen mehr und mehr beschränken muß, nur immer weniger einführen kann, während die übrigen tropischen Länder ihren Verbrauch an europäischen Erzeugnissen vermehren; daß es nur Kupfermünze und kupfernes Papiergeld hat, während eingehndes Gold und Silber gleich wieder auß dem Lande strömt zur Deckung der Privateinfuhren; daß es unter Mangel an Remittenzmitteln nach Europa leidet, der Wechselkurs deshalb übermäßig hoch steht und die javaische Bank seit Jahren schwankt. Das Räthsel erklärt sich dadurch daß der Erlös für die ostindischen Erzeugnisse zum großen Theil den Weg in die Kolonien nicht zurückfindet, vielmehr das holländische Mutterland um 20 bis 30 Mill. Gulden jährlich bereichert *). Die Wahrheit

*) In einem königl. holländ. Beschluß vom 24. April 1845 wird

ist daß Holland nicht Deutschland jährlich um mehr als 20 Millionen außsaugt, sondern seine eigenen ostindischen Kolonien, und daß diese in Folge davon außer Stand sind in dem Belaufe ihrer Außfuhren auch Einfuhren einzutauschen und der europäischen Industrie größern Absaz darzubieten. Und wir sollten unter solchen Umständen die holländischen Kolonialerzeugnisse begünstigen? Zudem ist Deutschland, wie auß obigen Angaben erhellt, ganz unbedeutend bei den javaischen Einfuhren betheiligt. England führte im Jahre 1843 an javaischen Produkten nur für etwas über 1⅓ Mill. Fl. ein, dagegen betrugen allein seine direkten Außfuhren nach Java nahe 4 Mill. Fl., seine indirekten Außfuhren über alle Punkte dahin sind aber mindestens ebenso groß gewesen; die englische Handelsbilanz mit Java steht also, zum Geringsten geschäzt, in dem überauß günstigen Verhältnisse wie 1⅓ zu 8 Millionen. Und wie stellt sich dies Verhältniß für Deutschland? Gerade umgekehrt, wenigstens sechszehenmal ungünstiger! Rechnen wir so genau die Angaben gestatten. Die Holländer geben keine Nachrichten über den Ursprung der Waren welche die Handels-Maatschappy nach Java verführen läßt; da aber die Außfuhren Englands nach Holland ihrem wirklichen Werte nach jährlich an 40 bis 50 Millionen Gulden betragen (von welchen freilich der gröste Theil nach Deutschland transitirt), so läßt sich darauß abnehmen daß die indirekten Außfuhren Englands über Holland nach Java bedeutend sein müßen und mindestens die Hälfte aller fremden Waren außmachen welche holländische Schiffe nach Java außführen. Nun wurden für Rechnung der Regie-

---

der Beitrag auß den ostindischen Geldmitteln an den Staatsschaz, also der reine Überschuß der Einnahmen über die Außgaben im Jahr 1844 auf 12,800,000 fl. angegeben.

rung im Jahre 1843 ungefähr 10 Mill. Fl. in Java eingeführt; nehmen wir an die Hälfte hab auß holländischen Erzeugnissen bestanden, und die andere Hälfte vertheile sich wiederum zur Hälfte auf England, zu einem Viertel auf Deutschland und zum lezten Viertel auf die übrigen Länder, so gibt das $1\frac{1}{4}$ Mill. Fl. auf die deutsche Außfuhr über Holland nach Java, was gewis eher zu hoch als zu nieder geschäzt ist. Die holländische Außfuhr im besondern Handel nach Java belief sich auf 6,985,867, wovon für 5,009,296 Gulden mit niederländischen Ursprungszeugnissen versehen waren, so daß also hier auch noch 1,976,571 Fl. für die indirekte Außfuhr über Holland verbleiben. Diese nach demselben Maßstabe wie oben vertheilt, gibt ungefähr $\frac{1}{2}$ Mill. Fl. noch für die deutsche Außfuhr. Im Ganzen giengen demnach für $1\frac{1}{4} + \frac{1}{2} = 1\frac{3}{4}$ Mill. deutsche Waren über Holland nach Java, und da von Hamburg und Bremen nur 141,472 Fl. direkt dahin außgeführt wurden, so ist der gesamte Absaz an deutschen Erzeugnissen nach Java im Jahre 1843 höchstens auf 2 Millionen Gulden zu schäzen, was doch sogar noch $\frac{1}{6}$ der Gesamtaußfuhren auß Europa und Amerika auf direktem Wege (denn auch von Ostindien, Singapore rc. gehn britische Waren nach Holländisch-Indien) nach Java betragen würde. Dagegen fanden von den 39 Millionen Fl. javaischer Erzeugnisse die direkt ins Mutterland eingeführt wurden, wenigstens 20 bis 22 Mill. den Weg nach Deutschland (selbst holländischer Berechnung zufolge allein nach dem Zollvereine über 18 Mill.), und natürlich ist der Geldwert dieses Absazes, da noch Handelsgewinn und Frachten hinzuzurechnen, viel bedeutender als er hier nach dem Werte am Orte der Außschiffung erscheint. Die Bilanz des deutschen Handels nach Java stellt sich darnach wie 2 : 20 bis 22, d. h. Deutschland sezte nach Java nur für 2 Mill. Fl. ab, wäh-

rend es von dort für 22 Mill. verbrauchte — ein Verhältniß das, England gegenüber, noch weit ungünstiger ist als es oben angenommen worden. Und wir sollten, wir könnten desungeachtet die holländischen Kolonialerzeugnisse in den Differenzialzöllen begünstigen? Noch einmal, es ist unmöglich, am meisten jezt, wo es gilt die Erneuerung der Verträge Hollands, Hannovers und Brasiliens mit England zu hintertreiben, wo der Zollverein allen Grund hat jenen Staaten gegenüber mit Energie aufzutreten und das über sie außgespannte englische Nez zu zerreißen. Deutschland gebietet über die nöthigen Hülfsmittel seinen auswärtigen Handel der Art zu regeln, daß seine Einfuhren an Kolonialerzeugnissen mit seinen Außfuhren an Manufakturwaren in die Kolonialländer gedeckt werden. Um die Kolonialerzeugnisse Hollands im Differenzialzolle zu begünstigen, muß es nicht nur seinen Vertrag mit England künden, sondern auch seine ganze Kolonialpolitik dahin umändern, daß Java aufhört ein bloßer Meierhof für den holländischen Staat zu sein, daß es beginnt ein wichtiger Markt für deutsche Außfuhren zu werden. Wie viel größer würde der Verbrauch des ostindischen Archipels an europäischen Erzeugnissen sein, wenn die Kolonialerzeugung nicht mehr monopolisirt, die Bevölkerung auf Java einer höhern Gesittung entgegengeführt würde und der gesamte javaische Handel frei und aller Hemmnisse ledig wäre! Bis dahin sollte der Zollverein die höchsten Unterscheidungszölle gerade gegen die javaischen Produkte richten, weil diese am wohlfeilsten sind und einen mäßigen Differenzialzoll am ersten ertragen können: solange die holländische Regierung in ihren Sunda-Inseln die Vortheile der absoluten Herrschaft über eine unterwürfige, an harte Arbeit und größte Entbehrung gewöhnte dichte Bevölkerung mit den Vortheilen der unbeschränkten Verfügung über das Grundeigenthum

verbinden darf, solange werden Zucker und Kaffee in Java viel wohlfeiler zu produziren sein als in den englischen Kolonien mit freigewordenen Sklaven und in den freien Staaten Amerika's, aber so lange werden auch die holländischen Sundainseln einen schlechten Markt für den Absaz deutscher Fabrikate bilden. Diesen schmählichen Zustand dadurch verlängern helfen daß man die Differenz-Zollvergünstigung auf die holländisch-ostindischen Erzeugnisse außdehnen wollte, wäre Verrath an den Belangen Deutschlands, Verrath an der Menschlichkeit selber.

Auß dem Gesagten ergibt sich nun einfach das Verhalten des Zollvereins bei Durchführung der Differenzialzölle gegen Holland. Unter allen für Deutschlands Seebezug günstig gelegenen Küstenstaaten dürfte gerade Holland der Bewilligung eines Freilagers und Kontrolamts für den Zollverein die meisten Schwierigkeiten entgegensezen. Sollte sich diese Vermuthung, wie zu wünschen, nicht bestätigen, sollte Niederland uns seine Häfen oder auch nur Rotterdam bereitwillig zur Verfügung stellen wollen, so haben wir ihm dafür keinesfalls ein Zugeständniss zu gewähren, nur der holländischen Flagge müsten wir, dem Prinzipe der Gegenseitigkeit getreu, in allen Vereinshäfen und den gleichgestellten die Rechte einräumen welche die Vereinsflagge in den holländischen Häfen des Mutterlandes genießt. Da diese beträchtlich sind und bis zu einem gewissen Grade sich selbst auf die mittelbare Schiffahrt erstrecken, so könnten wir die holländische Flagge sogar bei entsprechender Begegnung unbedingt mit der deutschen gleichstellen zu beiderseitigem Vortheil, und ohne daß die mindeste Gefahr dabei für uns unterliefe; wohl verstanden, blieben die holländischen Kolonialerzeugnisse inzwischen den Unterscheidungszöllen unterworfen, durchauß bis es uns seine Kolonien unter den gleichen Bedingungen wie dem Mutterlande selbst

öfnete. Denn durch die Gleichstellung der Flagge würden die holländische Rhederei, die holländischen überseeischen Handelsverbindungen und die holländischen Kapitale, angezogen nämlich durch den Differenzialzoll für die Flagge, uns zu Diensten kommen. Es entrichteten also z. B. durch unser System begünstigte amerikanische Produkte auf niederländischen Schiffen direkt eingeführt nicht mehr als auf Vereinsschiffen selbst eingeführt, gerade wie die nämlichen Erzeugnisse auf hansischen oder österreichischen Schiffen direkt in den Verein eingebracht ebenfalls den niedersten Zoll bezahlen würden. In dieser Hinsicht wäre Gleichstellung. Dagegen unterlägen dieselben Erzeugnisse auß Java, gleichviel auf holländischen oder deutschen Schiffen eingeführt, dem höhern Zolle. Wir betrachteten und behandelten Holland einfach wie einen hansischen Küstenstaat, ohne Rücksicht auf seine Kolonien. Was würde die Folge davon sein? Offenbar würde die holländische Handelsbewegung sich allgemach von der jezt fast außschließlichen für uns so hemmenden Kolonialrichtung mehr abwenden und sich theilweise in eine unsern Bedarfshandel vermittelnde hansische umbilden; zugleich würde sich aber ein gedoppelter Sturm gegen die jezige Kolonialpolitik erheben, einmal seitens des Kolonialhandels, der den Differenzialzoll nicht ertragen könnte, sodann seitens des erstarkenden Handels mit den freien überseeischen Ländern, der jezt ohnmächtig ist. Wollte Holland aber, einen solchen Umschwung seiner ganzen jezigen Handelsrichtung fürchtend, dem Zollvereine keinen Hafen gestatten, so würde es sich nur in eine noch schlimmere Lage versezen. Denn alsdann dürfte der Verein keinen Augenblick anstehn die ganze Strenge des Differenzialzollsystems sobald möglich auf die Schiffahrt und den Kolonialhandel Hollands zugleich fallen zu laßen; es ferner noch gewähren laßen und, um vorübergehnder Opfer willen, die Handelsent-

wickelung Deutschlands noch länger aufhalten wäre undenkbar. Daß Holland den Differenzialzoll gegen Kolonialprodukte und Flagge zugleich auf die Dauer nicht ertragen kann, liegt auf der Hand: wird seine Flagge gleichgestellt mit der deutschen, so bewahrt es nicht nur seinen Durchfuhrhandel nach dem Zollverein, der sogar holländischerseits auf ungefähr 43 Millionen Gulden berechnet wird, sondern es kann ihn auch noch vermehren und in der Außbreitung seiner direkten Schiffahrt mit Amerika rc. Ersaz finden für den geringern Absaz seiner Kolonialerzeugnisse nach dem Zollverein, läßt es sich aber durch den Differenzialzoll Durchfuhr- und Aktivhandel nach dem Zollvereine mitsamt schmälern — eigener Rechnung zufolge im Betrag von 79 Mill. Fl. — so dürfte es den Schlag schwer ertragen, wenn es auch im Mutterlande, nach dem Wunsche des Handelsblad, alle Zölle abschaffte. Holland kann demnach mit seiner alten Handelspolitik auß dem Dilemma nicht hinauß: nimt der Zollverein Differenzialzölle an, so muß es dieselbe zu unsern Gunsten ändern, es mag uns nun anfänglich einen Hafen nebst Kontrole gegen Gleichstellung seiner Flagge freiwillig geben oder es weigern. Man sieht, wir brauchen Holland nicht Unverdientes aufzubürden, um unser Ziel zu erreichen. Wir bieten ihm Gleichstellung der Flaggen gegen die Erlaubniß der Kontrole an. Weil es aber in seinen Kolonien uns nicht begünstigen will und nicht kann, solange es den Vertrag mit England nicht kündet, so laßen wir auch die Differenzialzölle gegen die Erzeugnisse derselben walten bis solches das Wunder gewirkt hat; denn das ist ihr Zweck. Ja gewis, kann Holland alsdann nicht mehr das alte monopolisirende sein, so wird es als ein deutsches hansisches Land wieder auferstehn; und fürder wird es dann bald den frühern Abfall vom Reiche deutscher Nazion wieder gut machen und mit Kolonien und Flotte — einer Mitgift von

unermeßlichem Werte für das Gesamtvaterland — in die große deutsche Gemeinschaft zurückkehren. . . .

Das nun ist eine der wichtigsten Folgen des Vertrags vom 1. September für den Zollverein, daß er diesen befähigt ohne zu große Opfer ein Differenzialzollsystem, zumal gegen Holland und England, durchzuführen, durch welches er aufhört wehrlos und schwankend gegen außen, matt und ungenügend im Innern zu sein. Dem aufmerksamen Leser der belgischen Antwort auf die preußische Denkschrift über die zwischen Belgien und Preußen gepflogenen Unterhandlungen (sieh weiter unten) wird es schlagend in die Augen springen, daß dem Zollvereine zur Durchführung einer wahren Gegenseitigkeit in den Schiffahrtsverträgen eben Differenzialzölle fehlen. Wie der Vertrag ihm erst die Mittel zu diesen gewährt, so wird ein Differenzialzollsystem ihn hinwieder erst in Stand sezen wirkliche Gegenseitigkeitsverträge abzuschließen und überhaubt nach außen kräftig zu handeln; ein solches jezt nicht annehmen hieße mithin die bedeutendsten Folgen jenes Vertrags vernichten. Das aber kann unmöglich geschehen! Alles mahnt, alles dringt darauf unsern direkten Verkehr mit den überseeischen Ländern zu beleben und die für unsre Einfuhr so ungünstigen Zoll- und Handelsverhältnisse jenseits der hohen Wogen heilsam für uns umzugestalten. Darf Brasilien den Engländern noch ferner durch niedere Zölle und andere Vorzüge ein Handelsmonopol gewähren? Sollen sie im Hafen von Rio de Janeiro auch in Zukunft siebenmal mehr Fabrikate einführen als wir, die besten Abnehmer brasilischer Erzeugnisse? Sollen noch immer wie in frühern Jahren dreimal so viel Schiffe, und sechsmal so viel englische, von Brasilien mit Kolonialerzeugnissen nach Hamburg gehn, als von hier Schiffe mit deutschen Erzeugnissen nach Brasilien fahren? Das kann und darf nicht sein, es empörte selbst die deutsche Geduld. Oder wären

denn ernstliche Hindernisse im Innern zu besiegen? Nicht denkbar, denn kein Verständiger wird glauben daß der Aufschwung des unmittelbaren Bedarfshandels und der deutschen Seeschiffahrt irgend ein deutsches Anliegen gefährden könne; auch können ja die Staats- und Vereinskassen dabei am Ende nur gewinnen wegen des vermehrten Verbrauchs fremder Lebensmittel und einer größern fröhlichern Geschäftigkeit auf den Werften, im Hafen, am Webstuhle und auf dem Felde. Wenn andere Staaten z. B. 17 ja 20 Pfund Zucker auf den Kopf verbrauchen, warum der Zollverein nur ein Viertel davon? Büßte selbst die Kasse des Vereins augenblicklich ein, seine Finanzen sind ja so blühend, seine jährlichen Einnahmen haben sich ja unausgesezt in den lezten Jahren um 2 bis 3 Millionen Thaler jährlich vermehrt! Oder gibt es äußere Hindernisse, vor denen wir feige zurückbeben könnten? O wahrlich, es bedarf nur der Überzeugung, des Entschlußes, und Deutschlands maritime Entfaltung ist eine „vollendete Thatsache." Nicht bloß materiellen Gewinn haben wir dabei vor Augen, sondern viel mehr noch Stärkung und Beseelung unsers Volkthums, selbständige Gestaltung und kräftige Abwehr von Unbilden, Emporhebung der nazionalen Individualität auß der so vagen und matten Allgemeinheit, Erweckung unsers Bewustseins in Kraft und Lust zu höheren nazionalen Pflichten und Rechten, auß deren lebendiger Durchdringung jedem Volke Ruhm, Ehre und Größe erwachsen.

V.

Ich glaube im Vorigen das äußere Verhältniss Belgiens zu Deutschland, namentlich die Bedeutung des Vertrags vom 1. September, ziemlich erschöpfend beleuchtet zu haben. Um aber dem Leser ein vollständiges Bild der handelspolitischen Stellung Belgiens überhaubt, also auch zu den übrigen Nachbarstaaten, zu geben und ihn in Stand zu sezen ein sicheres selbständiges Urtheil über dieselbe zu fällen, übrigt mir auch den besondern belgischen und französischen Gesichtspunkt des Nähern in diese Abhandlung einzuflechten.

Zunächst drängt sich uns die Frage auf: wie betrachtet die öffentliche Meinung in Belgien selbst das Verhältniss dieses Staats zu den Nachbarländern, dürfen wir auf den Sieg einer aufgeklärten Politik, auf ein entschiedenes Entgegenkommen seinerseits fortan rechnen; oder ist der französische Einfluß, sind die Vortheile die Frankreich ihm zu bieten hat stark genug unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen und Belgien von seiner natürlichen Entwickelung in die einengenden Arme Frankreichs zurückzuführen? Getreu der bisherigen, bei Gegenständen wie die vorliegenden gewis zweckmäßigen Methode, will ich auch diese

Frage durch pragmatische Darstellung der Gesichtskreise, welche in den Unterhandlungen Belgiens mit den benachbarten Staaten und in den Verhandlungen des belgischen Landtags hervorgetreten sind, sich soviel möglich selbst beantworten laßen. Man wird finden daß die Ansichten über die seiner natürlichen Lage entsprechende Handelspolitik zwar noch nicht in allen Stücken gereift sind, aber daß sie sich namentlich in allerjüngster Zeit bedeutend geläutert haben von vagen Stimmungen und Vorurtheilen, und daß wir, immerhin mit Einsicht und gehörigem Nachdrucke verfahrend, uns von der Zukunft alles versprechen können.

Die am 19. August 1844 dem preußischen Gesandten mitgetheilte Antwort der belgischen Regierung auf die preußische Denkschrift vom 16. Julius desselben Jahrs gibt uns bedeutsame Fingerzeige. Belgien lehnt in ihr den Vorwurf des Berliner Kabinets von sich ab, als sei es seine Schuld gewesen daß die vieljährigen bis dahin gepflogenen Unterhandlungen mit dem Zollverein fruchtlos geblieben waren. In Betreff der jüngst in Belgien eingeführten Unterscheidungszölle und ihres Einflußes auf seine Handelsbeziehungen zu Deutschland theilt das Brüsseler Kabinet nicht die in der preußischen Denkschrift außgedrückten Besorgnisse, und darin hat es Recht. Denn, sagt es, „bestimmt fremde Erzeugnisse direkt auß den Ursprungsländern nach den belgischen Häfen zu ziehen und in Belgien einen großen Markt für die Kolonialprodukte zu schaffen — was für Deutschland wie für Belgien vortheilhaft sein würde — haben sie kein Hinderniß zur Verähnlichung (assimilation) der vereinsländischen und belgischen Flagge aufgestellt; die Gleichstellung beider kann vertragsmäßig bestimmt werden, und in diesem Falle würde die preußische Schiffahrt zur Theilnahme an den neuen Vortheilen, welche auß dem Differenzialzollgeseze vom 21. Julius fließen, be-

rufen sein." Diese Auffassung ist klar und natürlich, leider aber bleibt die belgische Denkschrift ihr nicht treu. Indem sie nämlich in ihrem ersten Theile auf die Grundverschiedenheit der Absichten hinweist, mit denen die Verhandlungen lange Zeit gepflogen worden, erklärt sie daß, während Preußen vornehmlich nur eine völlige Gleichstellung beider Flaggen im Auge hatte — allerdings war dieses auch das Wesentliche — Belgien gefühlt hab daß es hierin der verlierende Theil sein würde, wenn ihm dagegen nicht gewisse Vortheile für seinen Handel zu Lande nach Deutschland geboten würden. Den Beweis für die Richtigkeit dieser Ansicht soll eine Übersicht liefern 1) der Schiffahrt zwischen den preußischen und belgischen Häfen von 1834 bis 1843, und 2) des Land- und Seehandels zwischen Belgien und dem Zollverein während des gleichen Zeitraumes. Während nämlich in keinem jener Jahre über drei belgische Schiffe in preußische Häfen eingelaufen, sind preußische Schiffe in belgische Häfen eingegangen nach der Reihe: 56, 53, 58, 73, 81, 71, 52, 70, 80, 129.*) Ferner erlief sich der allgemeine Handel zwischen Belgien und dem Zollverein, das Großherzogthum Luxemburg ausgenommen, im jährlichen Durchschnitte:

	Zusammen. Fr.	Zu Lande. Fr.	Zur See. Fr.
von 1835 bis 1839 auf	50,900,000	46,500,000	4,400,000
1840 "	48,200,000	42,800,000	5,400,000
1841 "	50,000,000	46,100,000	3,900,000
1842 "	51,000,000	47,800,000	3,800,000
1843 "	65,000,000	58,500,000	6,700,000

Hieraus geht allerdings hervor einmal daß der Seehandel zwischen Preußen und Belgien fast ausschließlich

*) Im J. 1844 liefen in Antwerpen nur 62 Schiffe unter preußischer Flagge ein.

auf preußischen Schiffen betrieben wird, sodann daß die Warenbewegung zwischen beiden Ländern zu Lande zehenmal beträchtlicher ist als zur See. Auch erscheint es natürlich daß, wenn das Berliner Kabinet möglichst den Seehandel begünstigen wollte, Belgien vorzüglich seinen Blick mit auf den Handel zu Lande lenkte, zu dessen Förderung es ja seine Eisenbahn gebaut und sich an der rheinischen Bahn mit einer starken Summe betheiligt hatte, und dem Transit wie dem Verkehr landwärts überhaubt die möglich grösten Erleichterungen zu verschaffen suchte. Aber dieser Umstand entschuldet doch keineswegs daß es die Begünstigungen für die Schiffahrt wie eine Nebensache behandelte und gegen die Gleichstellung der beiden Flaggen, auf der Preußen zum ersten Mal im ganzen Umfange bestund, stäts allerlei kleinliche Einwände vorbrachte. Zufolge noch eines Gesezes der niederländischen Regierung vom 26. Aug. 1822 wurden von allen Ladungen fremder Schiffe in den belgischen Häfen 10 Prozent Differenzialabgaben erhoben, und die preußische Regierung wollte natürlich bei einer Verähnlichung der Flaggen auch diesen Unterschied, obwohl er den einzigen Differenzialzoll bis dahin in Belgien bildete, in der direkten Fahrt gehoben wißen (wozu sich ja auch Holland bequemte). Sonst hatte die niederländische Regierung durch eine Maßregel vom 23. Sept. 1828 die preußischen Schiffe in den belgischen Häfen hinsichtlich der Schifsgebühren mit den nazionalen auf völlig gleichen Fuß gesezt, und es hielt die belgische Regierung nach der Revoluzion von 1830 diese Begünstigung aufrecht; die preußische aber behandelte von da ab die belgischen Schiffe (seit 1833 ebenso auch die niederländischen) hinsichtlich der Schifsgebühren ungünstiger, weil Belgien sich nicht zur Abschaffung jenes Differenzialzolls von 10 v. H. von der Ladung verstehn wollte, und beharrte mit Recht

darauf nur, um diesen Preis auch die belgischen Schiffe völlig gleich mit den preußischen zu stellen. Dieser Widerstand von Seite Belgiens gegen die Gleichstellung der beiden Flaggen und der Umstand daß es dieselbe an anderweite jedenfalls der Haubtfrage untergeordnete besondere Bewilligungen seiten des Zollvereins binden wollte, beweisen zur Genüge daß es wenigstens bis in den lezten Jahren das Gewicht und die Bedeutung der Schiffahrtsfrage nicht vollkommen würdigte. Selbst in der belgischen Denkschrift von 1844 tritt uns noch jeden Augenblick die Bemerkung entgegen, Belgien hab sich hinsichtlich der Schiffahrt keine Möglichkeit des Mitbewerbs gegen Preußen versprechen können; es hab eine Gegenseitigkeit in den Schiffahrtsverhältnissen für trügerisch halten müßen, weil seine Kauffahrteiflotte sich der Preußens gegenüber immer in sehr untergeordneter Lage befinde, unter dem dreifachen Gesichtspunkte der Zahl der Schiffe, der Wohlfeilheit des Schifbaues und der Kosten der Ausrüstung. Immer also schwebte ihm nur noch die Konkurrenz der beiden Flaggen vor Augen, im Gegensaze zueinander, nicht aber die Unterstüzung die sich beide einander und ihren Ländern gewähren können durch Verschmelzung. Ich hab früher bemerkt daß die erste Bedingung zur praktischen Durchführung eines Differenzialzollsystems überall eine hinreichende Zahl eigener oder gleichberechtigter Schiffe ist, um die verdrängten Zwischenseefahrer augenblicklich ersezen zu können, schon darum weil sonst die Seefracht und die Ladungen auf eine für den heimischen Verbrauch und Gewerbfleiß nachtheilige Weise vertheuert werden. Nun, Belgien fehlt es, seit die holländischen Rheder sich auß Antwerpen zurückgezogen, an der dazu nöthigen Anzahl Schiffe — ein Umstand den es bei Einführung seines Differenzialzollsystems nicht genug berücksichtigte — und nichts hätte ihm

daher erwünschter sein müßen als der Beistand deutscher Schiffe unter der Bedingung vollständiger Gegenseitigkeit. Der Fehler wäre ganz unbegreiflich und gewis auch nie begangen worden, wenn der Zollverein sich bereits der Unterscheidungszölle erfreute; ohne diese aber schien der Schiffahrtsbund nicht lockend genug. Belgien kann nicht mit England, noch Frankreich, sondern nur mit Deutschland die völlige Gleichstellung der Flaggen vortheilhaft eingehn, weil seine Häfen nie englische oder französische Ein- und Ausfuhren, wohl aber deutsche vermitteln können. In der That, es konnte keine größere Unterlaßungssünde in seiner Lage und bei seiner geringfügigen Marine begehn als das Anerbieten Preußens auf völlige Verschmelzung der beiderseitigen Schiffahrt nicht mit beiden Händen zu ergreifen; denn dies hätte seinen Seehandel in die günstigste Lage zu Deutschland, gegenüber Holland und der Hansa, bringen müßen. Im Jahr 1844 sind 259 Schiffe weniger in Antwerpen eingelaufen als im Jahr vorher, nämlich nur 1301 Schiffe meßend 209,281 Tonnen; von diesen Schiffen kamen an unter belgischer Flagge nur 252, unter preußischer 62, hansischer 35, hannöverscher und oldenburgischer 248, mecklenburgischer 122, skandinavischer 228, holländischer 80, russischer 11 (man sieht die weit größte Zahl der in Antwerpen eingelaufenen Schiffe gehört dem germanischen Norden und dem baltischen Meere an), ferner unter englischer 167, französischer nur 29, österreichischer 2, spanischer 9, neapolitanischer 6, mexicanischer 1 und nordamerikanischer 48.*) Der Vertrag vom 1. September hat den Mangel nicht ganz ersezt, das vermag nur

*) Von allen niederländischen Häfen führt bekanntlich Amsterdam den grösten überseeischen Handel, aber auch der Verkehr Rotterdams mit außereuropäischen Häfen ist jezt noch dreimal so groß als der Antwerpens mit densel-

die völlige Gleichstellung der belgischen Flagge mit der deutschen im gesamten überseeischen Verkehr. Die belgische Regierung hat seitdem die Vereinigte-Staatenflagge im direkten Handel gleichgestellt mit der nazionalen, was dieser eine kräftigere Unterstützung von drüben des Wassers verspricht und um so vortheilhafter wirken wird als der Verkehr zwischen Belgien und Amerika bisher grösstentheils von Schiffen dritter Mächte betrieben worden ist. Der Präsident Tyler hat in seiner Abschiedsbotschaft hierauf nachdrücklich hingewiesen, und wenn ein Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten einer-, Belgien und dem Zollvereine andererseits zu Stande käme, so könnte eine darin stipulirte völlige Gleichstellung der Schiffahrt dieser Länder Erfreuliches wirken.

Die belgische Denkschrift beweist implizite übrigens, wie oben bereits hervorgehoben, auf unwiderlegbare Weise daß dem Zollverein zur Durchführung einer wahrhaften

den. Im Jahr 1844 sind in Rotterdam eingelaufen 52 große Schiffe auß Java, 20 auß Neuyork, 17 auß Baltimore und sonst noch 24 auß Nordamerika, 4 auß Buenos-Aires, 4 auß Rio-Janeiro, 2 auß Canton. Amtlicher Angabe zufolge bestund die belgische Kauffahrteiflotte am 1. Januar 1845 nur auß 132 Schiffen, davon gehörten nach Antwerpen 53, Ostende 25, Brügge 13, Gent 10, Brüssel 18, Löwen 3, Tamise 3, Hamme 1, Mecheln 2, Neuport 1, Boom 2, Baesrode 1. Unter ihnen befanden sich 7 Dampfschiffe (die britisch Queen eingeschloßen), 21 Dreimaster, 23 Briggen. Das gröste, de Emanuel, faßt 851, das nächstkommende 637 Tonnen; das kleinste mißt 43 Tonnen. Im J. 1844 hatte Belgien 8 Schiffe verloren, nämlich 3 waren verunglückt, 3 abgenüzt und 2 verkauft worden; dagegen waren 5 Schiffe vom Stapel gelaufen und noch 4 im Bau, unter welchen eine Fregatte, Ville de Brugge, von 1000 Tonnen. Hamburg allein besizt mehr als doppelt so viel Schiffsraum denn Belgien.

Gegenseitigkeit in den Schiffahrtsverträgen mit andern Mächten eben noch ein Differenzialzollsystem fehlt. Es ist eine Thatsache, sagt sie, und muß als wesentlich hervorgehoben werden „daß, nach dem Wortlaute der Handelsgesezgebung Preußens, die günstigste Behandlung für fremde Schiffe die vollständige Gleichstellung mit den nazionalen in sich faßt, während in Belgien, wo die Gesezgebung des Königreichs der Niederlande aufrecht erhalten war, die günstigste Behandlung für fremde Schiffe die Gleichstellung hinsichtlich der Zölle von den Ladungen nicht einschließt." Die Sache verhielt sich thatsächlich allerdings so und nicht anders; nur verwechselte die belgische Regierung die Praxis mit dem Rechte und berücksichtigte nicht den Unterschied zwischen Wollen und Müßen. In dem Vertrage des Zollvereins mit England, der das Prinzip der Gegenseitigkeit an der Stirn trägt, ist diese nur eine scheinbare, keine wirkliche, und nur allzuwahr bemerkt die belgische Denkschrift daß jene durch die sehr restriktive britische Gesezgebung auf eine Zahl bestimmter Fälle beschränkte Gleichstellung der deutschen und englischen Schiffahrt zu Gunsten dieser so große Vorbehalte festseze, daß in Wirklichkeit die preußischen Schiffe in Belgien, ungeachtet der 10 Proz. von der Ladung, größere Freiheit und Vortheile genoßen als in dem von Preußen begünstigten England bei allem Prunke der Gegenseitigkeit. Auch ward der belgische Differenzialzoll von 10 v. H. von transitirenden Waren, wie namentlich Getreide, die auf preußischen Schiffen eingeführt waren, nicht erhoben. Es war der belgischen Regierung daher nicht eben zu verdenken daß sie auf das Verlangen Preußens, den einzigen Differenzialzoll Belgiens nicht gegen sich angewandt zu sehen, mit Hinweisung auf den bisherigen Brauch und das thatsächliche Verhalten der preußischen Schiffahrtspolitik ant-

wortete; denn nach belgischer Ansicht griff jenes Verlangen in das eigentliche Zoll- und Handelssystem ein, und schien um so weniger gewährt werden zu können „als Preußen seinerseits nichts ähnliches (d. h. keinen Differenzialzoll) in seinen Häfen zu bieten hätte.“ Den leidigen Umstand daß die völlige Gleichstellung der beiden Flaggen auch durch den Vertrag vom 1. September noch nicht zu Stande gekommen, muß man demnach haubtsächlich dem Mangel eines Differenzialzolls auf preußischer Seite zuschreiben. Der außerordentliche Flaggenzoll aber, der auf den Ladungen belgischer Schiffe in der indirekten Fahrt noch ferner lastet, ist ein armseliger ganz ungenügender Ersaz. Das ergibt sich sofort auß der praktischen Durchführung des Vertrags vom 1. September selbst; denn dieselbe erzielt noch immer keine vollständige Gegenseitigkeit, so sehr solche auch als Prinzip bei den Unterhandlungen von Preußen festgehalten worden ist, und kann sie nimmer erreichen ohne vorherige Einführung von Unterscheidungszöllen. Sowohl der Landtag als auch die Regierung Belgiens haben nämlich dem Art. 5 des Vertrags eine sehr enge Außlegung gegeben. Dieser wichtige Artikel stipulirt die Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe für die direkte Einfuhr auß den Häfen des Zollvereins nach Belgien und vice versa von Waren aller Art und ohne Unterschied des Ursprungs, d. h. also nicht bloß von Erzeugnissen des Bodens und der Industrie der beiden Länder, sondern auch von den im Entrepot liegenden Kaufmannsgütern. Nun soll aber die Anwendung im Sinne des belgischen Differenzialzollgesezes vom 21. Julius 1844 geschehen, z. B. Kaffee auß den Niederlagen eines Zollvereinshafens nach Belgien auf einem Vereinsschiffe eingeführt, bezahlt nicht den niedersten Zoll, wie Kaffee der auß dem Ursprungslande kömt, sondern diejenige Abgabe welche Kaffee entrichtet der auß

einem europäischen Entrepot, allerdings unter belgischer Flagge eingeführt wird; oder ein schwedisches Produkt, das auß einem Zollvereinshafen auf einem Vereinsschiffe in Belgien eingeführt wird, zahlt den höheren Zoll, der durch das belgische System für die indirekte Einfuhr mit nazionaler Flagge festgestellt ist. Immerhin begünstigt also Belgien seine direkte Einfuhr vor der indirekten über Vereinshäfen. Ich sage nicht daß diese Auslegung mit dem Wortlaute des Vertrags streite, aber sie begründet doch noch einen Unterschied zu Gunsten Belgiens, welchem der Zollverein bisher keinen entsprechenden entgegenzustellen hat, und widerlegt die Ansicht die da meinte, die ostpreußische Rhederei werde sich in Folge des Vertrags des ganzen belgisch-nordischen Handels bemächtigen können. Thatsächlich bleibt Belgien selbst im direkten Verkehr gegen den Verein im Vortheile. Denn wie wird nun ein belgisches Schiff das von Antwerpen Kaffee oder französisches Gut z. B. nach Stettin bringt, behandelt werden? Nach dem Wortlaute des Vertrags wie ein Vereinsschiff, d. h. dieser indirekt eingeführte Kaffee entrichtet, aber nur so lange wir kein Differenzialzollsystem haben, keine höhern Abgaben irgend einer Art als jeder direkt eingeführte Kaffee. Es liegt also auf der Hand, daß belgische Schiffe, welche Kolonialerzeugnisse oder französische und englische Waren auß Antwerpen nach einem Vereinshafen führen, unter sonst gleichen Umständen verhältnismäßig günstiger gestellt sind als Vereinsschiffe, die derartige Waren oder russische und schwedische Erzeugnisse auß einem Vereinshafen nach Antwerpen bringen. Dieser Mangel an Gegenseitigkeit ist nicht die Schuld Belgiens oder der Unterhändler, sondern sie liegt offenbar allein in dem Mangel eines Differenzialzollsystems. Die Erweiterung der gegenseitigen Zugeständnisse im direkten Verkehr

auf die sogenannten Vorhäfen des Zollvereins, und Belgiens hat vertragsmäßig gar keinen Bezug auf Produkte, die nicht ursprünglich dem Boden oder der Industrie des Zollvereins oder Belgiens angehören; von Hamburg und Bremen aus haben also Vereinsschiffe, die mit Kolonialerzeugnissen oder nordischen Produkten beladen sind, in Belgien nicht den mindesten Vorzug vor allen übrigen Schiffen. Man sieht, es bleibt noch immer die völlige Gleichstellung der beiden Flaggen im ganzen direkten und im indirekten Verkehr, und noch beßer die vollständige Verschmelzung der belgischen mit der deutschen Flagge zu wünschen übrig, so daß der Unterschied der direkten und indirekten Schiffahrt zwischen ihnen gänzlich wegfiele; das aber ist, nach der Theorie wie nach den vieljährigen Erfahrungen, allein dadurch möglich daß der Zollverein sich endlich zur Annahme des so dringend nöthigen Differenzialzollsystems entschließt.

Im weitern Verlauf ihrer Denkschrift erklärt die belgische Regierung: von den ersten Monaten des Jahrs 1840 bis zum Oktober 1841, wo sie endlich mit den vier früher erwähnten Grundlagen für die Unterhandlungen hervortrat, sei sie nicht etwa nur durch die Studien die sie im Innern der Handels- und Schiffahrtsfrage widmen muste — wie die preußische Denkschrift annimt — sondern vornehmlich durch die Verwickelung, welche die orientalische Frage in der europäischen Politik herbeigeführt hatte, verhindert worden den Unterhandlungen schnellere Folge zu geben. Diese Worte geben viel zu denken, denn sie enthalten das Geständniß daß die Kriegsrüstungen jenes Zeitpunktes, veranlaßt durch die Drohungen des französischen Ministeriums Thiers, sich für die Einbuße an französischem Einfluße in Syrien am Rhein entschädigen zu wollen, die belgische Re-

gierung bewogen die Unterhandlungen mit Deutschland zu vertagen, doch wohl nur aus Rücksicht für Frankreich. *)

Gegen den Schluß geht die Denkschrift offen zu der Bemerkung über, daß von jeher Belgien kein Geheimniß daraus gemacht hab, wie es ihm besonders um eine Begünstigung seiner Eiseneinfuhr und um Herabsezung des Zolls auf die Ausfuhr deutscher Wolle zu thun gewesen sei (on n'avait pas laissé ignorer au cabinet de Berlin que la Belgique considérait des avantages de douanes sur les fers et sur les laines comme les points *essentiels* pour elle dans toute négociation avec l'Allemagne). Der Zollverein erklärte sich zwar bereit über beide Punkte zu unterhandeln und den Wünschen Belgiens entgegen zu kommen, aber die belgischerseits geforderte Gewähr daß er seine Eisenzölle gegen Belgien nicht erhöhen wolle, vermochte er natürlich nicht zu geben, ohne seine Gesezgebung in Abhängigkeit zu bringen; vielmehr stellte er den Grundsaz auf daß die Einfuhr von belgischem Eisen nur in dem Falle

*) Dieser Haltung der Regierung, die freilich in gewissem Betrachte mehr vorsichtig als zweideutig erscheint, entsprach übrigens nicht die des belgischen Volkes, namentlich der Flamingen. Vielmehr fand die damalige deutsche Stimmung bei diesen den lebhaftesten Anklang, und weckte aus der stillen Tiefe Empfindungen auf, die ebenso erfreulich waren als sie unerwartet kamen. Das Lied von Niklas Becker erschull in flämischen Uebersezungen am Scheldestrande und an den Maasufern, wie am Rhein und an der Weichsel, eine Menge Nachbildungen, auf belgische Verhältnisse bezogen, kamen in Flandern zu Tage, und Ryswyck sang uns zu:

Zy zullen hem niet hebben	Sie sollen ihn nicht haben
Den vryen duitschen Ryn,	Den freien deutschen Rhein,
Zoo lang am Schelde's Boorden	So lang an Scheldeufern
Er vlaemsche vuisten zyn!	Noch flämsche Fäuste sein!

würde begünstigt werden können, wenn er zu einer allgemeinen Erhöhung der Eisenzölle übergienge. Darüber zerschlugen sich die Verhandlungen, und der Bruch ward entschieden als die belgische Regierung dann die nur billigen Vergünstigungen auf vereinsländische Weine und Seidenwaren aufhub. Jene einfache Thatsache beweist allerdings zur Genüge daß, wenn die Unterhandlungen nicht zu dem gewünschten Ergebnisse geführt hatten, die Schuld lediglich dem Widerstreite in den Ansichten der beiden Regierungen zuzuschreiben war; aber auch daß dieser Widerstreit wesentlich darauf beruhte daß Belgien die hohe Wichtigkeit der Schiffahrtsfrage nicht genug würdigte und die Bedeutung, welche die glückliche Lösung derselben für die Zukunft des Landes erlangen konnte, nicht nach Verdienst ermaß oder beachtete. Vielleicht erklärt sich dieses eben daraus daß das überseeische Handelsinteresse in Belgien noch schwach ist und kein großes Gewicht auf die Wagschale der Unterhandlungen zu legen vermochte, während die wallonische Metallindustrie in den Kammern und sonst wo mächtig vertreten ist.

Eben jene Verkennung der Wichtigkeit der Schiffahrtsfrage zeigte sich auch in den Verhandlungen über den Vertrag am Landtage. Berichterstatter der Repräsentantenkammer war Hr. de Decker, einer der kenntnißreichsten und gesinnungsvollsten Redner, der namentlich von den Flamingen als der wärmste Vertheidiger ihrer Sache in dem Kreise der Gesezgebung hochgeehrt wird. Der Außgangspunkt und der vorherrschende Gedanke bei den langen Unterhandlungen, heißt es in dem Berichte, sei von Seite Belgiens mehr die industrielle Frage, von Seite des Zollvereins die maritime gewesen, der sich erst später bei der gewerblichen Entwickelung der Vereinsstaaten auch jene Frage zugesellt. In dem Ungenügenden einzelner Bestimmungen hab der Untersuchungsaußschuß keinen Grund finden können

dem Ganzen seine Billigung vorzuenthalten. Bei Übereinkünften dieser Art dürfe der eine oder andere der vertragenden Theile nothwendig nicht bloß Sieger oder Opfer sein. Im Allgemeinen sieht er in dem Vertrage eine That hoher Politik, bestimmt die belgische Nazionalität zu befestigen, und den Keim eines Systems enthaltend, dessen Entwickelung und völlige Rechtfertigung der Zukunft vorbehalten sei. Desungeachtet steht der Bericht — und noch viel weniger die spätern Verhandlungen des Landtags — nicht auf der Höhe des Vertrags selbst; was zu beweisen scheint wie wenige belgische Staatsmänner noch unbefangen genug sind um die natürliche Lage dieses Landes und seine Stellung zu dem Weltverkehre richtig aufzufaßen. So soll das Handelsintereße z. B. für Deutschland wesentlich den Transit durch Belgien umspannen, als wenn dieser Durchfuhrhandel der belgischen Eisenbahn, den belgischen Städten und Häfen nicht am meisten zu gute käme; für Belgien dagegen die große Begünstigung seiner Metallindustrie. Freilich die Wichtigkeit dieses Fleißes, an dessen Entwickelung eine Menge andere Zweige der öffentlichen Wohlfahrt sich anschließen, wird am besten auch vom schlichtesten Verstande begriffen; *) aber deshalb

*) Nach Lütticher Blättern hatte die baierische Regierung neuerdings bei der Gesellschaft John Cockerill von Seraing 28 Millionen Kilogr. (28,000 Tonnen) an Eisenbahnschienen bestellt, für welche ungefähr 40,000 Tonnen Roheisen nöthig sind. Diese Eisenmenge kömt aber ungefähr der Hälfte der gesamten jährlichen Eisenerzeugung Belgiens gleich. Die Gesellschaft von Seraing hat einen dritten Hochofen bauen laßen, und ihre Werkstätten für Schienenfabrikazion werden bis 1849 vorzüglich mit der baierischen Bestellung beschäftigt sein. Diese Gestaltung der Dinge ist wirklich um so erstaunlicher, als vor der Anlage der Eisenbahn, ja noch kurz vor der Vollendung der rheinisch-belgischen Bahn so gut wie gar kein belgisches Eisen nach Deutschland gieng.

sind die Transit- und Schiffahrtsbestimmungen für Belgien und besonders Antwerpen doch ebenso wichtig als für den Zollverein, mithin keineswegs als Gegenleistung von Seite Belgiens für die Vergünstigung seines Eisens zu betrachten. Der Schluß des langen Berichts der die politische Bedeutung des Vertrags hervorhebt, lautet im Wesentlichen wie folgt: „Es würde unnüz sein die politische Wichtigkeit dieses internazionalen (?) Aktes zu verbergen oder zu verkleinern: sie wird instinktmäßig von den Regierungen und den Völkern verstanden. Man kann verschiedener Meinung sein über das Gewicht der wechselseitigen materiellen Opfer und Vortheile, manche Berechnung kann in dieser Hinsicht irrig, manche Hofnung trügerisch, manche Besorgniß vorzeitig sein; aber Niemand weder in Belgien noch außerhalb Landes kann die hohe politische Bedeutung des Vertrags vom 1. September verkennen. Er ist von Seite dieser deutschen Völker, mit welchen wir eine so lange Gemeinschaft historischer Erinnerungen haben, ein erster und feierlicher Akt des Vertrauens zur Zukunft des belgischen Volkes, er ist eine öffentliche Weihe der Neutralität Belgiens. Deutschland, gewerbreich geworden, erträgt mit Ungeduld das Joch fremder Industrie das auf ihm liegt und es an der friedlichen Eroberung vortheilhafter Märkte jenseits der Meere hindert. Aber im Mittelpunkt des Festlandes gelegen und über keine genügende Handelsmarine gebietend (wunderlich! die deutsche Handelsmarine, die dritgröste der Welt, dürfte gerade der belgischen vorerst zu Hülfe kommen), hat es eines Volkes nöthig das ihm sein Territorium leiht, ihm seine Häfen öfnet und sich mit seinen Handelsgeschicken verbrüdert. Belgien, dessen Beruf durch alle Jahrhunderte und Wechselfälle der europäischen Diplomatie bestimmt vorgezeichnet ist, hat die Andeutungen der Natur in der ihm gegebenen geografischen Lage begriffen.

die ewige Eifersucht der mit ihm wetteifernden Nazionen hätte es, wenn es noch nöthig gewesen wäre, über seine Anliegen aufgeklärt. Indem Belgien also seine Blicke gegen den Rhein wendet, kehrt es nur in die beständigen Überlieferungen seiner Geschichte und in die natürlichen Bedingungen seines Gedeihens wieder zurück. Frankreich möge sich aber nicht beunruhigen über die Stellung in welche Belgien durch Unterzeichnung des Vertrags vom 1. September sich versezt hat. Wenn Interessen und Erinnerungen das belgische Volk an Deutschland knüpfen, andere Interessen nicht weniger bedeutend, andere Erinnerungen nicht weniger theuer, verbinden es mit Frankreich. Sich dem deutschen Volke nähernd, hat Belgien dadurch von der französischen Nazion sich nicht entfernen wollen, die sich immer als seine Bundesgenossin, seine Freundin bewährt hat, und zu der es schon so viele Sympathien hinziehen. Belgien hatte Europa zu beweisen daß es seine Unabhängigkeit und seine Neutralität ernsthaft nimt. Der Barrierenrolle müde, die es nur zu lange auf Rechnung des Auslandes gespielt, frei geworden in seinen Bündnissen, Herr seiner Bewegungen, wird das belgische Volk von jezt an sich als das Band zwischen den Nazionen geltend machen können, die nicht länger in diesem Zustande der Abschließung verharren können welche die Geschichte ihnen als einen Fehler vorwerfen würde."

Die Repräsentantenkammer begann am 12. Dez. 1844 die Berathung des Vertrags. An den beiden ersten Tagen plänkelte die Opposizion gegen das Ministerium, und es kam zu keiner würdigen Debatte. Es sollte durchaus allerlei vorgefallen sein in dem Zeitraum zwischen der belgischen Antwort auf die preußische Denkschrift und dem Abschluße des Vertrags, Frankreich sollte Vorstellungen gegen diesen gemacht haben, und verschiedene Noten sollten gewechselt

worden sein. Selbst als der Minister des Innern Nothomb versicherte: Zwischenunterhandlungen mit Frankreich hätten nicht stattgefunden, auch sei in dem kurzen Zeitraume von eilf Tagen, der die belgische Antwort vom 19. August und den Abschluß des Vertrags trennt, keine neue Note mit Preußen gewechselt worden; schienen einige Deputirte noch zu zweifeln, die es unglaublich dünkte daß Frankreich nicht Einwendungen gemacht haben sollte. Eine andere Frage brachte Hr. de Theux zur Sprache: „das Differenzialzollgesez, sagte er, hat einen Schuzzoll für unsern Holzbau dadurch eingeführt, daß es die belgischen Schiffe allein berechtigt fremdes Holz zu einem niedern Zoll einzuführen; nach dem Vertrage aber werden deutsche Vereinsschiffe derselben Gunst genießen. Es bleibt daher zum Schuze unseres Waldbaues nichts übrig als nach der Annahme des Vertrags die Zölle auf Holz überhaubt zu erhöhen, was jedoch die preußische Rhederei natürlich ungern sehen würde. Ich frage daher ob die Regierung Verpflichtungen gegen Preußen eingegangen ist, welche hindern würden zu diesem Mittel unsere Zuflucht zu nehmen?“ Herr Nothomb: Kammern und Regierung blieben in dieser Hinsicht ganz frei, sie könnten die Holzzölle verändern oder nicht, wie sie es dem Lande für ersprießlich erachten; überhaubt sei die Regierung in keine andere Verpflichtung eingegangen, außer denjenigen welche in dem Vertrage vorliegen. Viel Lärmen erregte die Frage: ob die Regierung, wie die preußische Denkschrift zu verstehn gibt, mündlich das Versprechen abgegeben hätte daß der Beschluß vom 28. August 1842 hinsichtlich der Gleichstellung der deutschen Weine und Seidenwaren mit den französischen nicht wieder zurückgenommen werden sollte. Die Minister gaben eine ausweichende Antwort, mündliche Unterredungen bei solchen wichtigen Dingen könnten kein amtliches Gewicht erlangen,

weshalb sie auch überrascht worden in der preußischen Note die Bezugnahme darauf zu lesen — sie verneinten die Frage nicht; indessen versicherten sie daß es nie die Absicht der belgischen Regierung gewesen eine solche Verpflichtung gegen Preußen einzugehn, und daß leicht das Versprechen einer zeitigen Verlängerung des Beschlußes für das einer beständigen hätte genommen werden mögen. Den begründetsten Vorwurf der Opposizion brachte vielleicht Hr. Dumortier vor, der die Regierung der Unvorsichtigkeit zieh Belgien in einen Tarifkrieg verwickelt zu haben der für es so unglücklich hätte enden können. Sonst waren die meisten Einwendungen trivial, mehr eingegeben von Neid und Miswollen gegen die Personen des Kabinets als von Überzeugung, und weniger berechnet den Vertrag zu bekämpfen als um dem Ministerium sein in dieser Hinsicht jedesfalls hohes Verdienst zu schmälern. Einige Abgeordnete, insbesondere die HH. Castiau und d'Elhougne, zeigten sich sogar noch französischer als die Franzosen selbst, und brannten zischende Feuerwerke von Schwärmern und Raketen — doch keine gefährlichen Feuerschlünde — gegen den Vertrag und das Kabinet ab. Ihr beständiges Thema war: der Vertrag mit Preußen hat die Stellung Belgiens zu Frankreich bloßgestellt, eine schwere Verantwortlichkeit ruht auf dem Ministerium die Stimmung dieses Landes gegen Belgien abgekühlt zu haben.

Am dritten Tage nahmen die Kammerverhandlungen von den Plänkeleien einen Aufschwung zu einem ernsthaften Gefechte, das die Opposizion bei dem Anlaß dem Kabinet liefern wollte. Minister Dechamps zeigte daß Belgien vom Zollvereine alle wesentlichen Vortheile erlangt hat welche die frühern Ministerien gefordert, ohne deshalb alle die Zugeständnisse bewilligen zu müßen die sie dem Vereine dafür angeboten hatten. Ferner entwickelte und rechtfertigte

er die Handelspolitik des Kabinets im Allgemeinen, die sich auf neue wichtige, ein zusammenhangendes System bildende Thatsachen stüzt — Differenzialzölle, Freilager, Vertrag vom 1. Sept. — und gegen früher in der Politik Belgiens einen unermeßlichen Fortschritt beweisen. Daß aber nicht schon die frühern Ministerien die neue Bahn betreten, legt er nicht ihnen zur Last, sie hatten sich noch nicht in der Lage befunden das zu verwirklichen was Belgien gegenwärtig erlangt. Vor der schließlichen Unterzeichnung des Friedensvertrags konnte die belgische Regierung nicht wohl anders thun als die Unterhandlungen in den Grenzen der Möglichkeit vorbereiten, und das sei geschehen. Auch sei es — diese Entschuldigung ist wieder sehr bezeichnend — kaum möglich gewesen andere Grundsäze aufzustellen als die welche in dem Schiffahrtsvertrage zwischen Preußen und Holland vom J. 1837 Anerkennung erlangt hatten, nämlich die vollständigste Gleichstellung (?) der beiden Flaggen für die Erzeugnisse jedes Ursprungs, sowohl in der mittelbaren als unmittelbaren Schiffahrt. Das holländische System von 1837 sei mithin weit über das Zugeständniß hinausgegangen, welches dem Zollvereine durch den Vertrag vom 1. Sept. gemacht worden; es enthalte die absolute Föderazion der holländischen und deutschen Flagge. (Hier ist nur die holländische Kolonialpolitik im Wege, sonst nichts mehr.) Der Minister deutete ferner darauf hin daß die Hofnungen bei allen frühern Unterhandlungen sich nie über den freien Transit zwischen Belgien und dem Rhein erstreckt hatten, während der Vertrag denselben auch jenseits des Rheins bis nach Österreich und der Schweiz ausdehnt. Endlich erinnerte er an die merkwürdigen Worte in der Eingabe der Antwerpener Handelskammer, der ersten Belgiens, unmittelbar vor dem Abschluße des Vertrags: „die Regierung möge sich der Täuschung

endlich entheben in den Vertrag Zollbegünstigungen wie für Eisen, Wolle 2c. einschließen zu können, sie verzichte auf diesen Traum der sich nicht verwirklichen wird. Man willige ein den Vertrag auf die Bedingungen der Schiffahrt und des Transits zu beschränken, und wenn der Erfolg eine in diesem Sinne geleitete Unterhandlung krönt, so wird das Ministerium einen glänzenden Titel für die Dankbarkeit des Vaterlandes erworben haben." Die Entgegnung des Hrn. d'Elhougne ist bezeichnend für die französisch gesinnte Partei. Nachdem er sich einige leichte Scherze über Hrn. Nothomb erlaubt — die Begeisterung des Ministers für den Vertrag sei, meinte er, die Wirkung der Extase der Vaterschaft — entwickelte er seine Gründe gegen den Vertrag. Diese laßen sich auf zwei Punkte zurückführen: der Vertrag macht Deutschland weit größere Zugeständnisse als Belgien, und jene sind von solcher Beschaffenheit daß sie die Unterhandlungen mit Frankreich erschweren, wo nicht ganz gefährden müßen. Frankreich aber sei die Macht welche in ihren Beziehungen zu Belgien diesem die meisten Vortheile darbiete, und deren Intereße am vollkommensten in Einklang steh mit dem belgischen, hinsichtlich sowohl des Ackerbaues als der Industrie und des Handels. Belgiens Lebensintereßen verlangten daß seine Diplomatie sich immer Frankreich zuneige, das sei die evidente Bedingung seiner Gegenwart wie seiner Zukunft. Den bittersten Tadel erfuhr die Bestimmung des Vertrags über deutsche Baumwollwaaren (Hr. d'Elhougne vertritt das Intereße der belgischen Baumwollfabrikanten): indem man diese zu einem erniedrigten Zoll zulaße, unterwerfe man Belgien dem Mitbewerbe nicht nur der deutschen Industrie, sondern zugleich auch der englischen, da fast alle Baumwollgewebe des Zollvereins aus

englischen Twisten gearbeitet seien und dessen Spinnereien sich in Druck befinden. Was England an Geweben weniger in Belgien einführen werde, werde es an Garnen mehr in den Zollverein einbringen; was es auf der einen Seite verliere, gewinne es auf der andern. Der deutsche Markt sei ferner der wichtigste des Festlandes für Baumwollgarn — England hab 1842 41,089,710 Pfund in den Zollverein außgeführt und in den beiden folgenden Jahren noch mehr — man hätte gewünscht Deutschland möchte auch die belgischen Spinnereien vor den englischen begünstigen, wie's mit dem Eisen der Fall ist!! Jezt noch seien die Twistzölle des Vereins sehr nieder gestellt, Jedermann aber sei ihrer Erhöhung gewärtig, in England halte man sie für unvermeidlich und bereite sich gegen die Maßregel vor: ob man nun vom Zollverein nicht hätte fordern müßen im Fall einer solchen allgemeinen Erhöhung eine Außnahme zu Gunsten Belgiens zu machen?! Auch Art. 28 des Vertrags über die wechselseitige Unterdrückung des Schleichhandels fand Tadel: in Deutschland seien Salz und Tabak hochbesteuert, in Belgien nicht, es entsteh darauß ein sehr thätiger Grenzhandel, den zu unterdrücken die Regierung sich verpflichte. Ob man nun Frankreich die wechselseitige Unterdrückung des freilich weit wichtigern Pasches an der französisch-belgischen Grenze abschlagen könne? Offenbar sei dieser Handelszweig dem Untergange geweiht! In Bezug auf Preußens maritimes Intereße scheine dem Ministerium entgangen zu sein wie im föderirten Deutschland seit langer Zeit der Gedanke reife sich eine Nazionalmarine zu schaffen, und doch könne man solches in jeder Zeile der Berichte britischer Agenten über den Zollverein lesen, könne es in diesem selbst überall vernehmen, sogar die Staatsmänner des Vereins machen kein Geheimniß darauß daß

sie auf der Nothwendigkeit bestehn endlich zur beständigen Verfügung der Union Seehäfen an der Nordsee und eine Nazionalmarine durch alle Mittel der Gesezgebung zu gewinnen und den Zollverein so auch zu einer Seemacht zu erheben. Der Redner meint, nach Einführung eines Differenzialzollsystems und Abschluß von Verträgen mit den transatlantischen Ländern werde der Zollverein, statt den Absaz belgischer Erzeugnisse zu vermehren, ihnen eine tödliche Konkurrenz machen; dies beschleunige der Vertrag, insofern er Preußen eine mächtige Waffe reiche die Hansestädte zum Anschluße an den Verein zu zwingen, und diesem sofort die Schelde und den Hafen Antwerpen frei von jeder Abgabe zur Verfügung stelle. Weh Belgien aber, wenn die Hansa mit ihrer Handelsmacht dem Zollvereine angehöre, und die Berechtigung der Vereinsflagge in belgischen Häfen sich auf die hansischen Schiffe ausdehne! Auch hab Preußen sein Ackerbauintereße wohl verwahrt, seine Ostprovinzen erzeugen viel Holz, dem es an Absaz fehle theils wegen des schwedischen und norwegischen Mitbewerbs, theils weil der englische Markt ihm fast verschloßen sei, und viel Getraide von dem Ähnliches gelte; sie seien daher in der traurigsten Lage, in Verfall, der Vertrag nun werde dem preußischen Holze den belgischen Markt fast ausschließlich öfnen und die Einfuhr von ostpreußischen Getraiden, Ölkörnern, Samen ꝛc. in Belgien begünstigen, weil er die beiden Flaggen im direkten Handel gleichstelle, also auch die Vergünstigung des Differenzialzolles in diesem auf die preußischen, nicht aber auf die skandinavischen ausdehne. Entgegne man, die preußischen Einfuhren dieser Art seien noch nie beträchtlich gewesen, so erwidere er: man kann aus der Vergangenheit nicht immer auf die Zukunft schließen. Der gröste dem Zollverein gewährte Vortheil sei aber die volle Freiheit des Transits. (Ist er nicht ebenso groß

für Belgien?) Das sei das Einzige gewesen was ihm noch gefehlt für die vollständige Entwickelung seiner Industrie und seines Handels. Der Zollverein hab gleichsam nur Sackgassen gehabt, keinen freien Außgang zur See: der Vertrag öfne ihm nun einen solchen durch Belgien, um die ganze Welt mit den Erzeugnissen seines Gewerbfleißes und Ackerbaues überschwemmen zu können. Die Vergünstigung für belgisches Eisen hab dagegen nicht den Wert den man ihr beilegen wolle, die rasche Zunahme der belgischen Eisenaußfuhr nach Deutschland beruhe lediglich darauf, daß der jezige nie erhörte Aufschwung der englischen Manufakturen eine so große Eisenmasse zum eigenen Verbrauche heische, daß die britischen Hochöfen nicht einmal allen Bestellungen im Inlande mehr genügen könnten. Zwar hab die Metallindustrie den Ministern Dank dargebracht, weil sie nicht eingesehen daß sie auch ohne den Vertrag die nämlichen Bestellungen auß Deutschland erhalten hätte; sie würde denselben aber zurücknehmen sobald sich die Umstände veränderten und die englischen Eisenerzeuger auf dem deutschen Markte wieder erscheinen würden.

Die Entgegnungen Hrn. Nothombs lauteten im Wesentlichen also: „Ein Vertrag besteht in wechselseitigen Zugeständnissen, denen man einen außschließlichen Karakter geben kann durch die Bestimmung daß die Begünstigung auf keinen dritten Staat außgedehnt werden darf. Eine solche Forderung wage ich übermäßig (exorbitante) zu nennen — wir haben sie gemacht und erhalten. In dem Vertrage, ihr Herren, ist der Zollvereinstarif für belgisches Eisen nicht nur herabgesezt, sondern außerdem bestimmt worden daß, so lange er dauert, bei allen Veränderungen welchen er unterworfen wird, eine Differenzial-Begünstigung zu Frommen unseres Eisengewerbes bestehn bleiben muß, und zwar von 5 Silbergr. in Betreff des

Roheisens, von $7^1/_2$ Sgr. in Betreff des Stabeisens. Wir haben nicht bloß eine Ermäßigung des Zolles, sondern vor allen Dingen das erreichen wollen daß unser Eisen auf dem deutschen Markte vor fremdem Mitbewerbe geschüzt ist." Belgiens Zugeständnisse gegen Deutschland hätten diesen Karakter nicht, sie können alle auch andern Ländern bewilligt werden, der Zollverein hab nichts Ausschließliches für sich verlangt. Belgien bleibe ferner auch in seinem Schiffahrtssysteme völlig frei, und könne mit jeder andern Macht auf gleiche Bedingungen unterhandeln. Der Vertrag verleze kein französisches Intereße, und darum hab französischerseits keine Gegenvorstellung gemacht werden können. Er räume zwar der preußischen Schiffahrt Vortheile vor der der übrigen baltischen Mächte ein, diese aber haben keine schriftlichen Einwände erhoben, nur mündlich haben ihre Agenten das Bedauern außgedrückt sich in einer minder günstigen Lage zu sehen. Die Unterhandlungen mit Frankreich haben erkalten können, es sei wahr, aber sie haben nie ganz aufgehört. Das Ministerium hege die Meinung, das unabhängige Belgien könne mit mehreren Mächten Verträge abschließen, ohne daß das Zustandekommen eines solchen mit einer Macht eine Beleidigung gegen die andere (Frankreich) enthalten müße. Es unterhandle noch mit den Vereinigten Staaten, Frankreich, Holland und Brasilien, so daß fünf Handelsverträge in Aussicht stehn; nie aber werde es sich für verbunden achten den nahen Abschluß mit der einen Macht den übrigen anzuzeigen und sich von ihnen gleichsam die Erlaubniss dazu zu erbitten. Noch einmal kam der Minister auf sein System der Unterhandlungen zurück in einem und demselben Vertrage die Fragen der Schiffahrt und des Handels zu verbinden, indem nur die Vortheile der lezten Belgien die Gegenseitigkeit in der ersten ersezen könnten! „Wir haben

Hannover die Gegenseitigkeit in den Schiffahrtsabgaben bewilligt, nun, 1843 sind 319 hannöversche Schiffe in unsere Häfen eingelaufen, kein belgisches in einen hannöverschen; ebenso Dänemark, das im vorigen Jahr 192 Schiffe nach Belgien gesandt, während kein belgisches in einem dänischen Hafen die Gegenseitigkeit in Anspruch genommen; ebenso hat uns Schweden 141 Schiffe gegen drei belgische, Hamburg 140 gegen keines zugeschickt. Indem also hinsichtlich der Schiffahrt zwischen uns und allen Mächten nur dem Namen nach Gegenseitigkeit besteht, haben wir für zweckmäßig erachtet hinsichtlich der Handelsfragen dafür eine wirkliche Gegenseitigkeit zum Ersaze zu erhalten. In diesem Sinne haben wir mit Preußen unterhandelt." Übrigens sei das belgische Differenzialzollsystem hinsichtlich der Erzeugnisse des Mittelmeers und der beiden Indien ganz unberührt geblieben. Gegen den Einwurf, der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein würde den Vertrag vom 1. September für Belgien höchst bedenklich machen, legte der Minister eine triftige Beweisschrift seitens der Antwerpener Handelskammer vor. Diese, die dabei doch am meisten betheiligt wäre, heißt nämlich den Vertrag vollkommen gut, auch in der Voraussezung daß die Hansestädte sich nunmehr, wie zu erwarten, dem Handelssystem des Zollvereins anschließen würden — ein Ausspruch der jener Handelskammer Ehre macht. Schließlich spottete Hr. Nothomb über die Behauptung, Deutschland hab früher nur Sackgassen gehabt, der Vertrag zuerst hab ihm einen Ausgang zur See geöfnet. Seit wann denn der Rhein (auf dem allein Deutschland jährlich über 100 Mill. seewärts ein= und ausführt), die Elbe, Weser ꝛc. aufgehört ins Meer zu fließen? Gewisse Leute sprächen, als wenn Belgien die Eisenbahn gebaut hätte um Deutschland den Durchgang und Transit nach dem Meere zu sperren, und

nicht um ihm eben einen neuen gleichbequemen Ausgang darbieten zu können.

Am 17. Dezember, dem sechsten Tage der Verhandlungen, gieng die Repräsentantenkammer auß folgendem Anlaß zu einer geheimen Sizung über, welche sich wiederum drei Tage fortzog. Art. 19 des Vertrags sagt: „Belgisches Eisen das in die Zollvereinsstaaten über die Landgrenze zwischen den beiden Ländern eingeht, entrichtet ıc." Diese Worte hatten einige Eisenerzeuger beunruhigt, welche Vortheil dabei finden ihr Eisen, statt auf der Eisenbahn, Maas abwärts und dann wieder Rhein aufwärts in den Zollverein einzuführen, also über die Grenze zwischen Holland und Preußen. Dieser Weg erscheint vortheilhaft für die Versendungen von Eisen nach Westfalen und andern Bezirken des Zollvereins unterhalb Köln. Der Bericht des Hrn. de Decker, Deputirten von Termonde, seitens der Zentralabtheilung hatte jene Besorgnisse noch vermehrt, denn er sagt darüber: „Die Beschränkung der Zollbegünstigung auf belgisches Eisen das auf der Landgrenze eingeht, läßt nicht ohne Grund, scheint es, befürchten daß unsere Eisenaußfuhr über Maas und Rhein nach Westfalen auf Hindernisse stoßen dürfte. Dies würde ohne Zweifel zu beklagen sein, inzwischen ist einmal unsere Außfuhr flußwärts nach Westfalen gering in Verhältniß zu der über die Landgrenze, sodann muste Belgien sich diese Einschränkung gefallen laßen, weil es keine genügende Gewähr auf dem Rhein gegen die betrügerische Einfuhr von englischem Eisen zu dem erniedrigten Zolle finden konnte — eine Einfuhr die Deutschland zu hindern kein Intereße haben möchte. Die Verluste, die unsrer metallurgischen Industrie darauß erwachsen müsten, dürften den Vortheil weit überbieten den ihr die Fortdauer ihrer Außfuhren flußwärts verschaffen würde. Und wenn endlich der Dienst auf der belgisch-

rheinischen Eisenbahn wird vollständig geregelt und mit allen Erleichterungen außgestattet sein, warum sollte dann nicht auch die Außfuhr des belgischen Eisens nach Westfalen auf dem Landwege vortheilhaft geschehen können?" Als nun diese Frage in der Kammer aufs Tapet kam, lauteten die Erklärungen des Hrn. Rothomb schwankend, ja widersprechend. Es wäre zu wünschen, sagte er nach langem Hin- und Herreden, alle Eisenaußfuhren Belgiens möchten auf dem Landwege geschehen, den auch ihr größerer Theil einhalten würde; denn auf diesem sei kein Unterschleif möglich, auf der Eisenbahn halte die Regierung gleichsam den Schlüßel zu dem Eingangsthore Deutschlands in der Hand. Das Gleiche finde nicht statt auf Maas und Rhein. Es komme mithin vorzüglich darauf an zu wißen ob die Verfuhr auf der Eisenbahn theurer sein werde als auf dem Waßer. Deutschland hab übrigens keinerlei Belang Belgien die Einfuhr über Maas und Rhein zu verweigern. Man hab sich in Art. 19 des Außdrucks bedient: „über die Landgrenze" (der vollständige Außdruck heißt: „über die Landgrenze zwischen den beiden Ländern;" der Rhein ist als solche Grenze nicht zu betrachten) im Gegensaze zu der Seegrenze, wie das in allen belgischen Gesezen bräuchlich sei. Dieses sei die Außlegung der belgischen Regierung, wahrscheinlich auch die Preußens. Mehrere Abgeordnete meinten, der Minister des Innern täusche sich gänzlich über die Ansicht des Zollvereins, und dieser werde den Waßerweg zur Einfuhr des Eisens nie auß der Hand geben. Im geheimen Außschuße der Kammer gieng es um so lebhafter her als der Finanzminister Mercier sich gleichfalls in einem andern Sinn außsprach als sein Kollege, und der Streitpunkt eine förmliche Spaltung im Kabinet veranlaßte. Der Minister des Innern sezte für seine Außlegung sein Portefeuille ein. Nicht einer seiner Kollegen erhub sich

um diese Verantwortlichkeit mit ihm zu theilen, obschon doch einige die Ehre der Unterhandlung und der Auszeichnungen mit ihm getheilt hatten. Ein Zusaz zu dem Sankzionirungs-Geseze: „Zu verstehn daß Art. 19 sich auch auf belgisches Eisen bezieht, welches auf Maas und Rhein in die Zollvereinsstaaten eingeht," konnte nicht angenommen werden, da er den Grundsaz verlezt haben würde daß mitgesezgebende Kammern einen von der Regierung abgeschloßenen Vertrag nur einfach annehmen oder verwerfen können, ohne dessen Beachtung verfassungsmäßige Staaten dem Auslande gegenüber keine Regierung haben würden. Die Debatten aber, statt das große neugeschaffene Verhältniß zwischen Deutschland und Belgien vor Augen zu behalten und das Land über die wahren Vortheile des Vertrags aufzuklären, waren durch diese Wendung wieder in den engen Ring einer untergeordneten Frage eingeschrumpft. Hr. Nothomb legte noch folgende Rechnung vor um zu beweisen daß die Eisenerzeuger des Waßerweges nicht gerade nöthig hätten. Die Verfuhr von 100 Kilo Roheisen kostet nämlich landwärts von den Hochöfen nach der Eisenbahnstazion und Einladung in die Wägen 15 Cent., auf der Eisenbahn von Lüttich nach Köln 1 Fr. 25 Cent., auf dem Rhein von Köln nach Ruhrort (dem Außgangspunkt nach Westfalen) 11 Cent., zusammen 1 Fr. 51 Cent.; ein Lütticher Unternehmer fordert dagegen für die Verfuhr von Lüttich Maas abwärts und Rhein aufwärts bis Ruhrort, alle Kosten eingeschloßen, nur 1 Fr. 20 Cent., also 31 Cent. weniger. Da der leztere aber 60 Tage länger unterwegs ist, so beträgt der Zinsverlust und die auf der Eisenbahn für Eisenaußfuhr gewährte Erleichterung von 100 Kil. 20 Cent., es bleiben mithin nur noch 11 Cent. zu Gunsten der Waßerfahrt. Die stipulirte Differenzialvergünstigung für belgisches Eisen beträgt aber von 100 Kil. 1 Fr. 33½ C.,

also auch bei dem Verlust des Landtransports nach Ruhrort noch immer 1 Fr. $22\frac{1}{2}$ C. Gegen diese Rechnung wurden indessen Einsprüche erhoben, und ein Mitglied behaubtete, der Unterschied der Fracht auf beiden Wegen betrage nahe 1 Fr., komme also der Zollvergünstigung fast gleich. Erfreulich ist daß die Zollvereinsstaaten freiwillig dem Wunsche Belgiens entsprochen haben, nur mit der Beschränkung daß bloß das auf belgischen oder Vereinsschiffen in den Zollverein eingeführte belgische Eisen die Differenzialvergünstigung genießen soll.

Am 20. Dezember wurden die Verhandlungen in öffentlicher Sizung wieder aufgenommen und am 21., dem zehenten Tage ihrer Dauer, glücklich zu Ende geführt. Hr. Cogels, Abgeordneter von Antwerpen, tadelte nicht ohne Bitterkeit das Verhalten der Opposizion, die durch ihre fortwährenden Zwischenfragen nur ihren Stock zwischen die Radspeichen des Staatswagens hab halten wollen. Der Vertrag sei vom ganzen Lande gut aufgenommen worden und hab in den Abtheilungen keinen Widerstand gefunden, auch greife man in den leidenschaftlichen Debatten mehr die Unterhändler als das Ergebniss ihrer Unterhandlungen an. Man hab von dem Enthusiasmus gesprochen den der Vertrag in Deutschland vorgerufen, und dem Ministerium einen Vorwurf darauß gemacht, aber auch in Belgien hab es nicht an Jubel gefehlt, davon zeuge das Festmahl in Antwerpen zur Jahresfeier der Einweihung der Eisenbahn, wo bei den Vertretern des deutschen wie des belgischen Handels die Begeisterung gleich groß und gleich aufrichtig gewesen. Hr. Delehaye tadelte die politische Richtung des Vertrags, die Belgien von Frankreich entferne: die Erzeugnisse dieser beiden Länder seien sich sehr ähnlich, darum ein Handelsvertrag zwischen ihnen schwierig, leichter sei daher, besonders auch weil Frankreich an der Erhaltung der

politischen Neutralität Belgiens viel liege, einen Zoll- und Handelsverein mit diesem großen Lande zu schließen, und eine solche Hoffnung nun hab der Vertrag zerstört. Die einzelnen Bestimmungen desselben untersuchend, tadelt er sie alle, er glaubt die Anliegen der flandrischen Provinzen seien denen der wallonischen geopfert, jene seien in dieselbe Lage gebracht in welcher sich 1830 Belgien gegenüber Holland befunden. Der Minister des Innern meint den lezten Theil dieser Rede nicht unbeantwortet laßen zu dürfen: die Worte würden gefährlich sein, wenn sie der Annahme Eingang verschaffen könnten, die Intereßen des Landes seien wirklich in zwei verschiedene Theile gespalten und der eine von dem andern besiegt worden. Was für ein flandrisches Intereße der Vertrag denn verlezt hab? Etwa daß die Zölle auf deutsche Kattune nicht erhöht worden? Aber die Einfuhr derselben betrage nicht mehr als für 200,000 Fr. des Jahrs. Bezüglich der Übereinkunft vom 16. Jul. (1842) mit Frankreich hätte man mit größerm Rechte sagen können die übrigen Provinzen seien von Flandern besiegt worden, wenn eine solche Sprache zu führen nicht ganz verwerflich wäre. Wenn man meine, bloß wegen der Vergünstigung der deutschen Kattune hab man dieselbe auch den französischen zugestehn müßen, so sei das irrig; denn selbst ohne jenes Zugeständniß an Deutschland hätte man Frankreich darin nachgeben müßen, gerade um die Übereinkunft vom 16. Jul. zu Gunsten Flanderns aufrecht zu erhalten.

Die beste Rede zur Vertheidigung des Vertrags war die des Berichterstatters de Decker. Die lange Erörterung, meinte er, beweise daß zur richtigen Beurtheilung des Vertrags zwei Klippen zu vermeiden seien: die Wichtigkeit und Tragweite desselben nämlich unendlich zu vergrößern, oder sie maßlos zu verkleinern. Ganz ohne Rücksicht auf die Personen

die ihn abgeschloßen, vom objektiven Standpunkte aus wolle er zunächst die drei materiellen Hauptpunkte des Vertrags, betreffend die Schiffahrt, den Transit und die Eisenvergünstigung, später die politische Seite desselben betrachten. Der Zollverein strebe nach Erlangung einer selbständigen Schiffahrt, die seinen Erzeugnissen den Weg bahne in die transatlantischen Länder; der Vertrag nun, werde behaubtet, überhäufe in dieser Hinsicht alle seine Wünsche. Nichtsdestoweniger aber hab Belgien, nach der Ansicht der Zentralabtheilung, der preußischen Schiffahrt mit den belgischen Häfen kein thatsächliches Zugeständniß gemacht, in dem Sinne nämlich daß die preußische Marine sich bisher schon im Besize des Schiffahrtsverkehrs zwischen Preußen und Belgien befunden. Wahrscheinlich werde Preußen allerdings von jezt an einen beträchtlichern Antheil an der gesamten Handelsbewegung zwischen der Ostsee und dem belgischen Staat erlangen — auf Kosten nicht des leztern, sondern der übrigen Ostseeländer — doch werde die völlige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe im direkten Handel durchauß nicht den ganzen belgischen Ostseehandel über preußische Häfen ziehen, zumal Belgien frei bleibe Verträge mit andern nordischen Mächten unter gleichen Bedingungen abzuschließen. Ganz irrig sei die Behaubtung daß Belgien seinerseits keinen Vortheil für die Schiffahrt erlangt. Ob denn die Unterdrückung des außerordentlichen Flaggengeldes, das für ein Schiff von 200 Tonnen auf 1700 Fr. erlaufe, kein wichtiges materielles Zugeständniß sei? Ob man nicht wiße daß die belgischen Rheder schon seit Jahren die Abschaffung desselben auf dem Wege der Unterhandlungen nachgesucht hätten? Ja, gerade diese Taxe sei eines der vorzüglichsten Hindernisse gewesen, welche sich der lebhaftern Theilnahme belgischer Schiffe an dem Verkehr zwischen Preußen und Belgien außer entgegengesezt.

Auch verähnliche Art. 12 die beiden Flaggen nicht bloß in der See-, sondern auch in der Flußschiffahrt, und da übersehe die Opposizion den großen Vortheil der für Belgien darin liege daß es in Betreff aller Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein mit den Uferstaaten dieses Stromes und mit Holland selbst auf den gleichen Fuß gestellt werde. Der hohe Wert auch dieses Vortheils sei von der Antwerpener Handelskammer wiederholt anerkannt worden; jezt besteh das Hinderniss nicht mehr, das von jeher die Verwirklichung der Entwürfe zur Herstellung einer regelmäßigen Schiffahrt zwischen Köln und Antwerpen verhindert. Ein weiterer Irrthum der Gegner sei die Ansicht: durch den Vertrag verzichte Belgien auf die Vortheile seines eben eingeführten Differenzialzollsystems. Dieses sei doch nicht gegen den unmittelbaren Bedarfshandel geschaffen, sondern gegen den mittelbaren, und gegen diesen bleibe es in seiner vollen Kraft bestehn. Was die Transitfrage betrifft, so hab Belgien zwar nicht die völlige Abschaffung aller Abgaben auf seine Durchfuhr durch den Zollverein erhalten können, immer aber doch für seine Tücher, welche den bedeutendsten Gegenstand dieses Durchfuhrhandels nach der Schweiz, Italien und der Levante bilden, den doppelten Vortheil einer Herabsezung des Transitzolles und einer Verminderung des Außfuhrzolles auf Rohwolle erlangt. Auch werde durch die Verbindung des Mains mit der Donau und die Anlage zahlreicher Eisenbahnen, wovon mehrere schon in Betrieb, der bisherige Verkehr auf den gewöhnlichen deutschen Straßen sich völlig umgestalten und binnen wenigen Jahren die ganze Ökonomie des Transits in diesen Gegenden sich geändert haben. Die große Wichtigkeit der Bewilligung einer zollfreien Durchfuhr durch Belgien für Deutschland sei andrerseits zwar nicht zu bestreiten, aber die Redner welche ihre Angriffe auf diese Wichtigkeit am meisten

gestüzt hätten, seien doch in einen befremdlichen Widerspruch gefallen. „Der Vertrag vom 1. Sept. ist die eigentliche Einweihung unsrer Eisenbahn, fuhr der Redner lebhaft fort. Sollen wir uns nun hinsezen und die Besorgnisse übertreiben die uns nachgerade im einzelnen aufstoßen mögen, übertreiben die Vortheile welche diese Eisenstraße Deutschland zu gewähren scheint, übertreiben die Gefahr die uns mit ihrer Hülfe vom Mitbewerbe deutscher Erzeugnisse mit den unsrigen auf den überseeischen Märkten droht, übertreiben sogar in dem Vorwurfe germanischer Neigungen, die früher doch Niemand gegen die Eisenbahnen gerichtet? Heute, da diese vollendet ist, vergeßen wir doch nicht den Zweck ihrer Schöpfung, die Bedingung ihrer Erspriesslichkeit! Bringen wir doch in unsere Gedanken und Erörterungen die nöthige Konsequenz, um nun auch den Vertrag als eine Folge unseres Eisenbahnsystems anzunehmen, denn das ist er; wie dieses den Vordersaz, bildet er den Folgesaz, und es würde unlogisch sein das Eine ohne das Andere zu wollen.“ Durch die Anlage der Eisenbahn hab man zu den Deutschen gesagt: wir reichen euch die Hand, weil wir wollen; die Opposizion aber wünsche daß es jezt laute: wir reichen euch die Hand, weil wir müßen, und behalten uns ein anderes Benehmen vor. Noch vor einigen Monaten hab man immer wiederholt: es sei Belgien unmöglich den deutschen Transit über seine Eisenbahn zu leiten; man hab die Regierung gleichsam herausgefordert Holland und die Hansestädte auß dem Sattel zu heben. Heute dagegen, wo alle billigen Hoffnungen mit Erfolg gekrönt seien und der deutsche Handel sich anschicke die belgische Straße einzuschlagen, mache man der Regierung einen Vorwurf darauß. Nur durch die liberalen Bestimmungen über den Transit hab aber das Räthsel, das unlösbar geschienen, so glücklich gelöst werden können!

Freilich werde die ganze Wichtigkeit hievon erst in der Zukunft hervortreten, denn die Bewilligung der freien Durchfuhr durch Belgien werde später eine mächtige Waffe in der Hand der belgischen Regierung sein. Oder ob es nicht leicht sei einzusehen daß, wenn einmal der deutsche Transit über die belgische Eisenbahn seinen Weg genommen, wenn Antwerpen ein großer Versorgungsmarkt für Deutschland geworden, Belgien hierauß beim Ablaufe des Vertrags großen Vortheil ziehen könne? Wenn der deutsche Handel erst an diesen Weg gewöhnt sein, und Antwerpen und Köln mittelst der Eisenbahn ein einziges weites Entrepot bilden würden, ob Jemand glaube daß man dann diese einige Handelsrichtung der beiden Völker leicht wieder ändern könne? Zweifelslohne gewinne Belgien daher die Außsicht vom Zollverein in Zukunft immer größere Zugeständnisse zu erhalten. Weiter führte der Redner auß daß die Angriffe gegen Art. 28. des Vertrags, der gemeinsame Maßregeln zur Unterdrückung des Schleichhandels vorschreibt, auf bloßen Misverständnissen beruhe, und daß der Vortheil des Einschwärzens nicht außschließlich auf belgischer Seite sei, indem die Schmuglerbanden, die belgische Erzeugnisse auß dem Lande trügen, mit deutschen beladen zurückkehrten und die Theorie von Auß- und Rückfrachten so gut anwendeten als die Rheder. Von den leztern Waren wolle er nur die feine Leinwand von Elberfeld nennen, damastirtes Tafelleinen, das wegen seiner Wohlfeilheit und schönen Zubereitung so viel in Belgien verbraucht würde, sächsische Strumpfwirkerware, feine Kattune ꝛc. Ladungen dieser und ähnlicher Waren seien von höherm Werte als Salz- und Tabakladungen, und jedenfalls hab Belgien ebensoviel Belang als Deutschland bei Unterdrückung des auch in moralischer Hinsicht gemeinverderblichen Schmuggels. Hr. de Decker machte sodann die nicht unwichtige Bemerkung daß

der belgische Gewerbzweig, welcher die gleichen Baumwollen-gewebe verfertigt wie die von Deutschland in Belgien ein-geführten, sich über den Vertrag nicht beschwert und nur gewünscht hab sich in Zukunft leichter mit den Garnen versorgen zu können welche die Genter Spinnereien nicht liefern, indem auch ihre Mitbewerber im Zollverein sie gegen niedere Zölle einführten. Wenn der Vertrag ferner nicht alle Gewerbzweige unmittelbar begünstige, so möge man auch nicht vergeßen daß er ein erster Schritt sei, gleichsam ein erster Absteckpfahl auf einem weiter noch zu durchmeßen-den Felde. Denn offenbar würden die engeren Beziehungen die auß ihm zwischen der deutschen und belgischen Bevöl-kerung hervorgehen müsten, ein innigeres und vollstän-digeres Verständniß der wechselseitigen Intereßen, also auch für die Zukunft eine Erweiterung des Vertrags zur Folge haben. Der Redner bespricht sodann das „wichtigste Zu-geständniß für Belgien, die Differenzialvergünstigung für Eisen.“ Er verschweigt nicht daß im Augenblicken der Krisis, wo die Eisenpreise sehr niedrig stehn, der dem bel-gischen Eisen bewilligte Schuz vielleicht nicht hinreichen würde um den englischen Mitbewerb vom deutschen Markte zu entfernen; aber dieser gefährliche Mitbewerb werde auch nur in „großen Krisen,“ sonst nicht zu besorgen sein. Die Zentralabtheilung hatte auch die Konkurrenz der deutschen Eisenerzeugung fürchten zu müßen geglaubt; durch *die Er-klärung mehrerer Mitglieder der Opposizion* (im geheimen Außschuß) *sei diese Furcht jedoch völ-lig beschwichtigt worden*, und hierin liege ein Beweg-grund mehr sich über das Ergebniß des Vertrags ganz zu beruhigen. Für sechs Jahre seien dem belgischen Roh- und Stangeneisen die bevorrechtete Zulaßung auf dem deutschen Markte und die Außschließung aller andern Völ-ker von diesem Vorrechte gewährleistet, und die Erfahrung

werde den großen Wert dieser beiden wirklichen Vortheile noch mehr würdigen lehren.

Nunmehr gieng Hr. de Decker zur Betrachtung der politischen Seite des Vertrags über.

Zuerst prüfte er die Frage: ob Frankreich Grund hab Belgien wegen der neuen Stellung, in die es getreten, einen Vorwurf zu machen? Er glaubt, kein Kammermitglied werde im Ernste behaubten daß Frankreich sich über das Verhalten Belgiens seit der Revoluzion beklagen könne. Ob nicht eine der ersten Handlungen der belgischen Handelspolitik darin bestanden das gegen Frankreich feindselige Handelssystem der niederländischen Regierung zu ändern? Ob Belgien seit jener Epoche auch nur einen Augenblick aufgehört alle möglichen Rücksichten gegen Frankreich zu beobachten und seinen Wünschen entgegenzukommen? Der Redner erinnert an die große Zahl von Zugeständnissen in welchen Belgien Frankreich immer vorausgewesen sei. Und womit dieses solche vergolten? Mit der Übereinkunft vom 16. Jul.? „Haben Sie vergeßen daß Frankreich die Bewilligungen derselben Stück für Stück wieder zurücknimt, und wie es die Vorschläge der belgischen Kommissäre, die beauftragt waren einen Vertrag mit ihm auf breiteren Grundlagen zu unterhandeln, aufgenommen? Der ehrenwerte Hr. Delehaye hat Sie daran erinnert daß er in der geheimen Sizung, bei Gelegenheit der Berathung über das Differenzialzollgesetz, Ihnen Kenntniss gegeben von den Vorschlägen Frankreichs. Nun, ich meinerseits rufe ihm ins Gedächtniss zurück, wie eben damals ein Schauer des Unwillens die Reihen dieser Versammlung durchfuhr beim Vorlesen der von Frankreich aufgestellten für uns so erniedrigenden Bedingungen. Was hofft, Ihr Herren, denn nun von Frankreich? Wo sind dort Ihre mächtigsten Gegner? Wir haben kein Intereße vor uns selbst unsere Stellung zu verheimlichen —

es sind die Repräsentanten der französischen Industrie. Bei jeder Ankündung ernstlicher Unterhandlungen mit Belgien, bei jeder Vermuthung einer Tarifsänderung seht ihr sie in Außschüße zusammentreten und versuchen ihren Willen selbst der französischen Regierung und den Kammern aufzulegen. Glauben Sie in Frankreich einer Regierung zu begegnen die sich stark genug fühlt dieser fortwährenden Verbindung so mächtiger Intereßen und so großer Einwirkungen auf die Presse und die Wahlen trozen zu dürfen? Diese Täuschung mögen andere nach so langjährigen Erfahrungen noch unterhalten, ich kann sie nicht theilen." Der Redner berührte hier das Intereße der Linnenindustrie, das namentlich den Genter Deputirten Anlaß zu Reclamazionen gegen den Vertrag gegeben. „Ich bin Flaming, rief er, und denke die Anliegen Flanderns so gut zu verstehn als irgend wer. Nun, ich glaube daß diejenigen welche sich Freunde des Linnengewerbes nennen und ihre Hoffnungen für dasselbe immer auf den französischen Markt stellen, nur Täuschungen nähren. Ich sage Ihnen daß, bevor zehen Jahre ablaufen, wir nicht Nennenswertes mehr an Linnenfabrikaten nach Frankreich absezen werden, ja daß wir uns mittlerweile genöthigt sehen können Maßregeln zu ergreifen, um die Einfuhr französischer Linnenerzeugniße in Belgien abzuwehren." Um zu beweisen daß die freie Durchfuhr durch Belgien das französische Intereße nicht verlezen könne, deutete Hr. de Decker unter andern darauf hin daß Frankreich seit zwölf Jahren (seit 1832) dasselbe System bei sich eingeführt hab, und daß in Folge davon die Durchfuhr deutscher und schweizerischer Erzeugnisse durch Frankreich besonders nach Havre außerordentlich gewachsen sei. Dasselbe zeigte er hinsichtlich der übrigen Vertragsbestimmungen, von welchen keine die Fragen, welche Gegenstand der Unterhandlungen zwischen Belgien und Frankreich bilden, berühre. Der Vertrag könne daher

die französische Regierung nicht beunruhigen, weil diese die belgische Nazionalität achte. Wen er aber aufschrecke? Diejenigen welche, in Frankreich, nicht an Belgiens Zukunft glauben und den Traum von den natürlichen Grenzen und von der politischen Verschluckung Belgiens durch Frankreich träumen. Hab doch kürzlich noch die Revue des Deux-Mondes, das ernsteste Organ dieser abenteuerlichen Politik, welche die Rechte und die Nazionalität der Völker so leichten Kaufs nehme, folgende Sprache geführt: „Ein belgischer Minister kann sich einbilden daß Belgien bestimmt sei mehr oder minder enge Bündnisse mit benachbarten Staaten zu schließen; aber die Lage dieses Landes erträgt bei kalter Prüfung derlei Täuschungen nicht. Belgien kann nur Bundesgenoße eines einzigen Staats sein, es ist politisch neutral, gleichsam nicht da für alle andern. . . Die Feindseligkeit liegt nicht in den Klauseln des Vertrags vom 1. Sept., sie ist die Thatsache selbst der Übereinkunft!“ Ich weiß nicht, Ihr Herren, ob Sie mit mir das Angreifende auf unsere heiligsten Rechte, das Erniedrigende für unsern Nazionalstolz in dieser Sprache fühlen, aber ich muß aufrichtig beklagen daß dieselbe, wenn auch nur in der Hize der Erörterung, ein gewisses Echo in dieser Kammer gefunden hat. Haben Sie nicht den ehrenwerten Hrn. Castiau in seiner Rede gegen den Vertrag sich auf die Würde, die Empfindlichkeit Frankreichs, auf die Regierung, die Kammern, die öffentliche Meinung in Frankreich berufen hören? Eine solche Sprache ist zum wenigsten ungeschickt. Wie wollen Sie daß Frankreich einen Wert lege auf die Erhaltung Ihrer Freundschaft, ihres Bündnisses, wenn Sie selbst diese nicht geltend zu machen wißen? Wie wollen Sie daß Frankreich selbst einige Zugeständnisse mache oder einige Opfer bringe um Belgien im Banne seines Einflußes zu erhalten, wenn Sie damit anfangen

sich ihm zu Lehen zu geben, indem Sie vor ihm niederknien und erklären von ihm allein das Recht des Daseins empfangen zu wollen? Die belgische Regierung hat eine Stellung genommen, die edler würdiger und geeigneter ist in Frankreich billigere Gefühle gegen uns zu erwecken. Gerade auß diesem Gesichtspunkte freut der Vertrag mich am meisten, ich sage es ohne Umschweif, denn ich glaube nicht daß man über ein Gefühl erröthen müße das auß aufrichtiger Vaterlandsliebe hervorgeht. Noch einmal, ich beglückwünsche die Regierung zu dem Abschluße des Vertrags, nicht weil ich darin auch nur den Schatten eines feindseligen Gedankens gegen Frankreich erblicke, sondern weil ich darin alle Kennzeichen einer wahrhaft nazionalen Eingebung finde. Den natürlichen Einfluß den Frankreich immer durch manigfache Berührungen auf Belgien üben wird, bekämpfen, wäre Thorheit, ich möchte sagen Undankbarkeit. Niemand hegt diesen Gedanken. Aber ich wünsche Belgien auß vollem Herzen Glück dazu daß es das außschließliche Joch abgeschüttelt hat welches gewiße Parteien in Frankreich ihm aufbürden möchten. Zu lange hat Europa Vorurtheile gegen uns genährt, zu lange hat Deutschland geglaubt Belgien müße immer der Satellit Frankreichs bleiben, zu lange hat man Belgien vorgespiegelt seine religiösen und politischen Grundsäze hätten ihm jenseits des Rheins unübersteigliche Antipathien geschaffen. Die Herschaft der Vorurtheile, dieses große Hinderniß der Befestigung unsrer Nazionalität und der Entwickelung unsrer Wohlfahrt, endet — das ist die wahre Bedeutung des Vertrags, der belgische Gedanke in ihm. Diese Vorurtheile fangen aber nicht erst heute an sich zu zerstreuen, schon vor einem Jahr, bei Eröfnung der belgisch-rheinischen Eisenbahn, zerfloßen sie in einem Enthusiasmus, der gleich lebhaft an den Ufern des Rheins wie an den Ufern der

Schelde empfunden ward, und der ein neues Verhältniß ankündete. Allen Mitgliedern dieser Versammlung die jenem Fest anwohnten, wird es unvergeßlich sein. Nun, diese erste innigere Berührung zwischen den beiden Völkern wird heute durch den Vertrag vom 1. September bekräftigt. Wenn dieser nur Anklang in Deutschland gefunden hat, so freut und beruhigt es mich, weil der Beifall von einer nachdenklichen ernsten Nazion kömt, die das zu schäzen wißen und uns begegnen wird nicht wie einer Provinz oder einem Vasallen, sondern wie einen Volke das seiner Unabhängigkeit würdig und sie zu behaubten entschloßen ist. Kommen dann die gefürchteten Tage der Gefahr, wo die jungen Staaten schwanken, da wird Belgien noch andere Vertheidiger und neuen Schuz gefunden haben! Indem der Vertrag Belgien zum Handelsverbündeten von Deutschland macht, gewährleistet er ihm zugleich seine Selbständigkeit, seine volle Nazionalität. Noch einmal, wäre der Vertrag antifranzösisch, ich würde ihn zuerst verwerfen, aber er ist belgisch und kann nur denjenigen misfallen welche an unsere Nazionalität nicht glauben und sie nicht achten. Wie sollen wir aber die selbstsüchtigen Ansichten derer schonen welche das heiligste unserer Rechte, selbständig zu leben, und die erste Prärogative unserer Superänetät, die Freiheit Bündnisse abzuschließen, uns bestreiten wollen? Noch eine Betrachtung, und ich ende. Bei Eröfnung des Landtags von 1840 auf 41 legte das damalige Ministerium die Worte in den königlichen Mund: „die Neutralität ist, wir können uns nicht genug davon durchdringen, die wahre Grundlage unserer Politik; sie aufrichtig, loyal und kräftig aufrecht zu erhalten, muß unser beständiges Ziel sein." Wir alle schenkten diesen Worten des Ministeriums Lebeau-Rogier Beifall. Als einige Zeit nachher ein ehrenwerter Publicist prüfte welches die Handlungen

und Titel der Achtung dieses Kabinets seyen, zitirte er Ihnen jene Worte als eine derselben. Diese Frase ist ein Akt, sagte er, und er hatte Recht. Jezt aber, meine Herren, haben Sie nicht mehr eine Frase, sondern einen Akt vor sich. Und welchen Namen werden Sie nun ihm geben, diesem Vertrag der unsere Nazionalität befestigt, uns mit einem so wichtigen Theile der europäischen Familie verbündet, der eine feste nazionale Politik feierlich einsezt? Hatte ich Unrecht ihn ein Ereigniß zu nennen?"

Gegen diese Rede, der Beweise lebhaftes Beifalls zu Theil wurden, erhub sich Hr. Castiau, um gegen das was er die germanischen Neigungen des Berichterstatters nannte, mit Heftigkeit zu protestiren: er beschuldigte ihn der grösten Unklugheit, indem seine gleichsam halbamtlichen Worte die Empfindlichkeit Frankreichs noch mehr reizen müsten, er wunderte sich daß die Zentralabtheilung sich nicht sfort erhoben um ihren Berichterstatter mit Energie zu desavouiren und auf ihn allein die Unvorsichtigkeit und die Gefahr zurückfallen zu laßen. Der Redner sucht sodann darzulegen daß der Vertrag wirklich ein Akt der Feindseligkeit gegen Frankreich, ja auch gegen Holland sei, und klagt den Minister des Innern an daß er die Unterhandlungen mit Frankreich so geleitet hab daß sie zu einem Bruche hätten führen müßen. Hr. Nothomb erwiderte: Belgien hab gleichzeitig mit verschiedenen Mächten unterhandelt und unterhandle noch, das liege in der natürlichen Stellung eines jungen Staats, für den gleichsam alle Handelsverbindungen neu zu schaffen seien. Im übrigen scheine Hr. Castiau sich den Anklagen einer gewissen Partei in Frankreich anzuschließen, für welche die belgische Nazionalität eine dauernde Feindseligkeit, eine politische Kränkung sei, wenn sie mehr Geltung haben wolle als eine vorübergehnde Thatsache. Diese Partei, die nicht Frank-

reich und nicht seine Regierung sei, werde sich über die belgische Regierung jedesmal beklagen wenn sie einen Schritt thu um aus der Vereinzelung herauszutreten, zu der man Belgien während der ganzen Dauer der Interimsstellung verdamme die man ihm anweise. (Zahlreiche Stimmen: sehr wahr! sehr gut!) Ja, die belgische Nazionalität sei in den Augen dieser Partei nur ein steriles Interim, während dessen Belgien schweigend erwarten solle er weiß nicht welche große Begebenheiten welche die französische Zukunft im Schoße trage. Diese Partei werde auch die Worte des Hrn. Castian als eine Bekräftigung der schlechtbegründeten Vorwürfe aufnehmen die man in Frankreich gegen die belgische Regierung vorbereite. Der Vertrag vom 1. Sept. sei ein belgischer Akt, nichts weiter, die Ausübung eines belgischen Rechts für belgische Wohlfahrt und ohne Verlezung irgend eines wesentlichen französischen Interesses. — In der Sizung vom 21. Dez. brachte die Opposizion noch einmal alle ihre früheren Anklagen gegen den Vertrag vor. Merkwürdigerweise erklärte Hr. Devaux, nach weitläufigen Ausstellungen an dem Vertrage, doch für ihn stimmen zu wollen, wiewohl er die Politik weit von sich weise die bald in der französischen Hauptstadt rufe: Zollverein mit Frankreich! einige Monate später über die Rheinufer schrie: germanische Politik! Zulezt wollte man dem Kabinet noch einen Vorwurf daraus machen daß es die Repressivmaßregeln gegen Preußen acht Tage früher zurückgenommen hab als der Zollverein die gegen Belgien. Der Minister des Innern entgegnete daß die Verpflichtungen dazu gleichzeitig gewesen; am 7. Sept. hab die Regierung durch den Telegrafen die Annahme des Vertrags durch die preußische Regierung erfahren, und am nämlichen Tage die Rücknahme der Repressalien angeordnet, zugleich aber auch bekannt gemacht daß die erhöhten Eisenzölle für

Belgien fallen würden. Endlich schritt man zur Abstimmung durch namentlichen Aufruf: von 83 anwesenden Mitgliedern der Kammer stimmten 76 für und nur 7 gegen den Vertrag.

Der belgische Senat kam bälder zu einem Beschluße, ihm hatte die Repräsentantenkammer wenig zu sagen übrig gelaßen. In seiner Sizung vom 28. Dezember legte Vicomte Villey Namens des Außschußes den Bericht über den Vertrag vor. Derselbe beantragte die Annahme, in seiner Außführung sich großentheils auf Deckers Bericht beziehend. Einen gewissen Außspruch über die materiellen Vortheile des Vertrags für Belgien zu fällen wagt er nicht, die Frage könne kein Mensch mit Bestimtheit beantworten. Sechs Jahre sei eine lange Zeit, und ob die Metallindustrie nicht neue Krisen zu bestehn haben, ob die Nazionalschiffahrt nicht unter dem Mitbewerbe der preußischen Flagge leiden werde (!), das müße die Zukunft lehren. Doch erkennt er die Thatsache als eine wichtige Begebenheit an, daß der Vertrag Belgien auß einem Status quo treten laße, „welchem es gleichsam auf immer lehnpflichtig geworden zu sein schien.“ Der Vertrag bilde gewissermaßen die neue feierliche Bekräftigung der belgischen Nazionalität. Auch knüpfe er Belgien nicht so innig an Deutschland daß es nicht frei bleibe die umfaßendsten Verträge mit andern Nachbarstaaten, Frankreich, Holland, abzuschließen, im Gegentheil es wirke eine Triebfeder in ihm, welche diese wünschenswerten Ereignisse beschleunigen werde. Einigen Bestimmungen des Vertrags könnten zwar auch unvortheilhafte Seiten abgewonnen werden, eine Menge Intereßen hätten nicht ihre Befriedigung gefunden, aber man dürfe ihn nur in seinem Ganzen auffaßen, und da erscheine er um so erfreulicher als er nur ein erster Schritt auf einem noch durchzumeßenden großen Felde sei, und die Zukunft die zu wünschende Vervollstän-

digung herbeiführen werde. Der Bericht endet mit Billigung des Vertrags, „weil er nichts Außschließliches enthält und auf den Grundsäzen der Gegenseitigkeit beruht.“

In der Sizung vom 30. Dezember ward die Berathung begonnen und in der vom 31. geschloßen. Den politischen Theil behandelte der Senat in geheimem Außschuße, den kommerziellen Theil öffentlich. Unter den Senatoren, die Außstellungen zu machen fanden, zeichnete sich Hr. Cassiers auß; unter den Vertheidigern Graf de Ribaucourt, Marquis de Rodes, Graf v. Baillet, und Baron d'Hooghvorst, welche den besten Weg und die zweckmäßigste Einleitung zu andern Handelsbünden in ihm sahen. Bei der Abstimmung ward der Vertrag von 31 Senatoren gegen 1 (Cassiers) angenommen. Noch am nämlichen Abende, also gerade am Schluße des für Deutschland und Belgien wichtigen Jahrs 1844, ward der Sankzionirungsentwurf vom Könige promulgirt und am 1. Januar 1845, wo der Vertrag in Vollzug gesezt werden muste, im Moniteur als Gesez in französischer und deutscher Sprache bekannt gemacht.

Soll ich nun auß all den Verhandlungen unparteilich und ohne Schmeichelei weder für Deutschland noch für Frankreich ein Schlußergebniß ziehen, so dürfte die wahre aufgeklärte Meinung des belgischen Landtags, welche die Entscheidung getragen hat und für uns sehr beherzigungswert ist, ungefähr also lauten: „Wir Senatoren und Deputirten bekennen, Sympathien ziehen uns zu Frankreich, wir sind aufrichtige Anhänger der französischen Allianz, und wenn es wahr wäre daß der Vertrag Belgien von Frankreich entfernen würde, wir möchten nicht Außdrücke genug finden ihn zurückzustoßen. Dem aber ist nicht so, bloß nicht ausschließlich französisch ist die Handelspolitik Belgiens. Wir erinnern an die vielen Zugeständ-

nisse die Belgien Frankreich gemacht hat fast ganz ohne Erwiderung, an die Unmöglichkeit uns auf den eigenen Markt zu beschränken und länger in der schwankenden Lage zu bleiben zwischen den beiden großen Nachbarländern, darum weil das eine auß seinen Unterhandlungen keinen rechten Ernst hat machen wollen. Der Vertrag vom 1. September kann uns übrigens nicht am Abschluße anderer hindern, und wir halten diese für höchst wünschenswert und dringend. Deutschland, Frankreich und Niederland befinden sich Belgien gegenüber in einer wesentlich verschiedenen Lage, und darum eben kann dieses sich dem einen Nachbar nähern, ohne sich deshalb vom andern zu entfernen. Mit allen dreien in möglichst nahe Beziehungen treten, das ist die unserm Lande natürliche Handelspolitik. Es kömt mithin darauf an zu prüfen, ob der Vertrag vom 1. September Bestimmungen enthält welche Unterhandlungen mit Frankreich und mit Holland irgendwie hinderlich sein könnten, und da würde es ungerecht sein nicht anzuerkennen daß Belgien in dieser Hinsicht völlig frei bleibt. Der Vertrag hat nichts Außschließliches, nichts Absolutes, nichts Feindseliges gegen eine dritte Macht, er bedroht und verlezt keine Beziehung Belgiens zum Außlande. Freilich durchkreuzt er die Hoffnungen auf eine gänzliche Zollvereinigung mit Frankreich, aber dieses ist gerade einer seiner Vortheile, um deren willen wir den Vertrag besonders gut heißen; denn sind jene Hoffnungen auch nur Täuschung, so schwebt im Grunde derselben doch eine bedeutende Gefahr für die Unabhängigkeit des Staats. Der Vertrag nöthigt auf unbestimmte Zeit, wo nicht für immer, dem Gedanken auf eine außschließliche Zollunion mit einem Nachbarstaate zu entsagen, welche jemals so wenig den politischen als den Handelsanliegen Belgiens entsprechen könnte. Der Zollverein gewährt ferner dem belgischen Seehandel Elemente

der Thätigkeit, welche dieser in keinem Vertrage mit Frankreich oder Niederland zu erlangen hätte. Endlich ist auch die große Verschiedenheit zwischen dem deutschen und dem französischen Zolltarif wohl zu bedenken, die zumal der belgischen Eisenindustrie im Osten die Außgänge zu finden verspricht, die ihr im Westen und Süden verschloßen sind durch entgegenstehnde Intereßen eng verbundener Monopolisten. Wir hegen die Hoffnung daß die Zeit die Verhältnisse, welche der Vertrag angeknüpft, weiter entwickeln werde, ohne deshalb bis zum förmlichen Anschluß an den Zollverein zu gehn, der schon durch die Thatsache allein daß Belgien außerhalb des deutschen Bundes steht, so gut wie unmöglich ist." Das ist, nach meinem Verstehn, mit nüchternen Worten die öffentliche Meinung in Belgien, wie sie sich auf dem Landtage von 1844/45 außgesprochen über das Verhältniß dieses Staats zu seinen Nachbarländern.

Die Franzosen können es nicht über sich gewinnen dem gegenwärtigen Standpunkte der Belgen Anerkennung zu zollen. Ihnen erscheint es Undank, ja Verrath daß sie, weil sie 1830 nach Frankreich sahen, ihren Blick nicht immer dahin gerichtet halten, daß sie sich erkühnen mit allen Nachbarländern in ersprießlichem Verständnisse zu leben und für heilsam achten ihrem Handelssystem eine breitere, freiere und sicherere, kurz die natürliche Grundlage zu erringen. Belgien hat unverkennbar einen großen Schritt vorwärts gemacht zur Befestigung seiner politischen und kommerziellen Unabhängigkeit, aber so belangreich diese Thatsache an sich ist, noch viel wichtiger können ihre Folgen werden. In demselben Maße als durch den September-Vertrag sich Belgiens Handelsbeziehungen zu Deutschland entfalten, wird es sich auch zu diesem unwillkürlich hingezogen fühlen, und bei kräftiger Entwickelung der neuen Verhältnisse kann, wenn Frankreich nicht auch neue An-

ziehungsmittel anwendet, jene öffentliche Meinung sich binnen wenigen Jahren wiederum sehr ändern. Das fühlt der französische Instinkt sehr scharf, und darum eben die Bitterkeit der französischen Presse gegen Belgien. Mehrere Pariser Blätter erkennen zwar an daß der Vertrag kein materielles Interesse Frankreichs verlezte, aber sie erblicken Schlimmeres in ihm — Belgiens Abfall vom französischen Prinzipe; sie fürchten die Folgen des Vertrags, nicht diesen selbst. Da sie jedoch über diese Empfindlichkeit sich nicht zur Anerkennung der vollen Berechtigung Belgiens erheben, so ist sehr zu bezweifeln ob sie die richtigen Mittel der neuen Richtung im belgischen Entwicklungsgang entgegenzuwirken versuchen werden. Denn worin beständen diese Mittel? Gewis nicht in unaufhörlichen kränkenden Vorwürfen und erbitternden Ausdrücken der Verachtung! Mir ist nur ein französisches Blatt vorgekommen, das sich derselben mit Überzeugung enthält und jenes Verhältniß objektiv würdigt — die „Démocratie pacifique." „Durch die fast einmüthige Annahme des Vertrags vom 1. September," sagt diese, „haben die belgischen Kammern bewiesen wie sehr sie wünschen freundnachbarliche Verhältnisse mit andern Völkern zu knüpfen. Wir hoffen die französische Regierung wird endlich begreifen daß es Zeit worden auch einigen guten Willen für ein Volk zu zeigen das geneigt ist Opfer zu unsern Gunsten zu bringen, vorausgesezt daß wir ihm nicht hartnäckig ungefähr gleichgewichtige Gegenzugeständnisse verweigern. Der Egoismus einiger großen Fabrikanten darf nicht immer über das Gemeinwohl triumfiren." Diese Wünsche sind offenbar im wohlverstandenen Intereße Frankreichs, das sich die Nachbarvölker durch nichts mehr zuwenden könnte als durch das Band inniger Verkehrsbeziehungen. Statt deßen vereinzelt das Prohibitivsystem Frankreich mehr und mehr, den Sympathien zu ihm

folgt Gleichgültigkeit, und da die störrigen bevorrechteten Intereßen in Kabinet und Kammern herschen, so ist eine Änderung vorerst nicht abzusehen.

Das Verhalten der Pariser Zeitungen während der Verhandlungen über den Vertrag streifte schier ans Lächerliche. Die weisesten trugen ein beredtes Schweigen oder eine erkünstelte Gleichgültigkeit oder eine heitere Miene zum bösen Spiel zur Schau. Das staatskluge Siècle erinnerte mäniglich daran daß das jezige Königreich Belgien einst neun französische Departemente gebildet, während der Constitutionnel, Hrn. Thiers' Organ, in bitterm Unmuthe über Hrn. Decker plump herfuhr, als dieser die kezerischen Worte außsprach daß in Folge des Vertrags Belgien bei neuen politischen Gefahren in den deutschen Völkern Stüzen und Vertheidiger gegen die Aufspeisungsgelüste einer gewissen französischen Partei finden werde. Als aber Anfangs einige belgische Abgeordnete, wie Castiau und d'Elhougne, gegen den Vertrag eiferten, im Sinne der Franskiljone, wenn sie für Belgiens Regierung einen eignen Willen zu haben, eine unabhängige Handlung außzuüben, Frankreich fast um Verzeihung zu bitten sich nicht scheuten, da sprudelte es über wovon das Herz voll war, es verdrehten sich die Köpfe der Pariser Journalisten, und fast einmüthig brachen sie in ein voreiliges Siegsgeschrei auß: die Verwerfung des Vertrags, der Sturz des Kabinets Nothomb wurden als unvermeidlich angekündet, das alte Lied von der Vorliebe der Belgen für das Franzosenthum ward wieder aus allen Tonarten angestimmt, und jede Zurückhaltung in den Gelüsten nach Belgien und der Rheingrenze abgelegt. In solchen leidenschaftlich erregten Augenblicken geben sich die Gefühle in ungeschminkter Wahrheit, die Maske der Gleisnerei fällt, und die geheimsten Wünsche und Absichten werden kund. Es war eine neue beherzigungswerte Lehre für Belgien, wie

für alle Welt. Das französische Publikum muß übrigens das leichtgläubigste der Welt sein, daß man ihm immer von neuem dieselben Ungereimtheiten aufbinden kann. Belgien werde sich beim ersten besten Anlaß wie Ein Mann erheben für die Vereinung mit Frankreich. Die französische Presse theilt im Allgemeinen und unterhält diese Unwissenheit über belgische Personen und Dinge: man denkt gar nicht an ein selbständiges Volk an Maas und Schelde, erklärt die belgische Nazionalität für ein Hirngespinnst, für ein Schattenspiel das nur den Verlegenheiten der europäischen Diplomatie sein Dasein verdanke; man sieht die Belgier eines schönen Morgens in die Arme eines französischen Heeres sinken, wie das Kind in die Arme des Vaters, das Mädchen an die Brust des Geliebten. Sie sind „Franzosen die 1814 von der großen Nazion losgerißen wurden,“ ungefähr wie das linke Rheinland ein „preußisches Frankreich“ bildet. Als später bei der Abstimmung über den Vertrag das dürre Zahlenverhältniss dann jene süßen Selbsttäuschungen so grausam zerstörte, da wirkte es bei einem Theil der Presse wie ein niederschlagendes Mittel, bei dem andern wie Feuer und Glut, und die Galle ergoß sich unverhalten in allen Richtungen. Denn nun trafen die Vorwürfe nicht mehr Belgien allein, sondern auch das Ministerium Guizot-Soult, weil es einen so unheilvollen Vertrag nicht verhindert. Durch dieses klägliche Werk der Diplomatie (wie fein!) werde das wahrhafte politische Intereße Belgiens einem trügerischen materiellen Intereße geopfert, Frankreichs natürlicher Einfluß vernichtet, die Erinnerung an die von ihm geleisteten Dienste außgetilgt. Statt auf die Rathschläge habgieriger Monopolisten zu horchen, hätte das Ministerium eine unparteiische Untersuchung anstellen sollen, und dann würde es ohne Mühe erkannt haben daß der von Belgien angebotene Zollverein sich mit Vortheil annehmen

lasse, daß eine mäßige Herabsezung der Eingangsgebühren von belgischem Eisen und Steinkohlen die inländische Industrie nicht zu Grunde gerichtet haben würde. Der Unfähigkeit Guizots gegenüber sehe man auf der andern Seite die Gewandtheit der deutschen Kanzleien, und bis zu welchem Grade der Demüthigung und Erniedrigung die belgische Regierung herabzustimmen sei, wenn man ihr durch eine dünkelhafte und feste Sprache zu imponiren wiße. Offenbar hab Belgien durch Annahme des Vertrags einen Rückschritt gethan, sei deutsch geworden — das kläglichste Ergebniß der Politik des Hrn. Guizot, der es mit lauter Bewilligungen und Feigheiten dahin bringe überall Frankreich Feinde oder Verlegenheiten zu bereiten.

VI.

Das war die Sprache des Grolls und Ärgers. Es gibt in Frankreich aber auch ernstere, von allem Parteigekeife fernstehnde Strebnisse für Zollunion mit benachbarten Staaten, die unsere ganze Beachtung verdienen. Verschiedene französische Schriften sind zu diesem Zweck bereits erschienen. Ihre Verfasser haben den Gedanken der Begründung einer westlichen Zollunion unter dem Patronate Frankreichs zu ihrem ausschließlichen Gegenstande gemacht, ja die Durchführung desselben zu einem förmlichen System der französischen Politik erhoben. Unserm Zwecke hier dient besonders die in mancherlei Betracht ausgezeichnete Denkschrift des Hrn. H. Richelot über die Interessen Frankreichs und seine Verhältnisse zu dem deutschen Zollverein und andern Nachbarstaaten, eine Schrift welche — es ist ein tückisches Spiel des Schicksals — der Gewerbeverein von Mülhausen gekrönt und mit einer Ehrenmünze von 300 Fr. und sonst noch 1200 Fr. belohnt hat. (Abgedruckt im Bulletin de la société industrielle de Mulhouse Nr. 84 und 85; übersezt im zweiten Jahrgange des Zollvereinsblattes.) Indem ich einige Haubtpunkte derselben beleuchte, kann ich das Verkehrsverhältniß zwischen Deutschland und Frankreich nicht ganz übergehn.

Auß den Forschungen des Hrn. Richelot geht hervor daß 1) der mittlere Durchschnitt aller während der Jahre 1821, 22 und 23 zwischen Frankreich und Deutschland außgetauschten Werte 98 Mill. Fr. beträgt; 2) der in den Jahren 1832 und 33 nur 84½ Mill. Fr., und 3) der von 1839, 40 und 41 sich wieder auf 95 Mill. erhöhte; daß ferner das Verhältniß zwischen den Einfuhren und den Außfuhren sich zu Frankreichs Schaden minderte. Die Außfuhren Frankreichs nach Deutschland betrugen nämlich im ersten Zeitraume 68 Mill. Fr., im zweiten 48 Mill., im dritten 47 Mill.; die Einfuhren Deutschlands hingegen vermehrten sich fortwährend, und zwar stiegen sie von 30 Mill. im ersten Zeitraume auf 36 im zweiten, und auf 48 Mill. im dritten, so daß die französische Außfuhr, welche vor 20 Jahren mehr als das Doppelte der deutschen Einfuhr erlief, gegenwärtig ein wenig geringer ist als diese *). Faßt man aber die Einfuhren deutscher Erzeugnisse näher ins Auge, so sieht man daß ihre Vermehrung hauptsächlich Rohstoffe betrifft, welche der französischen Industrie zu Hülfe kommen; so z. B. bemerkt man eine ungemein große Zunahme bei der Wolleneinfuhr, welche von 774,308 Fr. im Jahre 1832 und 33 auf 10 Mill. Fr. in 1839 bis 41 gestiegen (1841 betrug sie sogar für 13,943,538 Fr.); auch findet eine Vermehrung beim Vieh statt. In den Auß-

*) Ist die Verminderung des besondern Handels von 3 Mill. zwischen 1823 und 1841 an sich auch gering, so sticht sie doch auffallend ab von dem raschen Aufschwunge den französische und deutsche Tauschverhältnisse in demselben Zeitraume mit den andern Mächten erfuhren. Bemerkenswert ist ferner daß von 1820—1834, d. h. während der Kindheit des Zollvereins, der Handel sich um mehr als 12 Mill. minderte, dagegen seit 1834, der Zeit der Bildung des Zollvereins, sich wieder um 9 Millionen erhöhte.

fuhren Frankreichs nach Deutschland haben dagegen haubtsächlich nur Weine (der mittlere Durchschnitt ist von 9½ Mill. Liter auf 6 Mill. gesunken) und Seidenwaren gelitten; mehrere Baumwollen- und Wollenzeuge haben ihren Absaz nach Deutschland sogar erweitert. Die deutschen Außfuhren nach Frankreich zeigen für 1832 und 33 folgende Elemente: für der Industrie nothwendige Stoffe 16½ Mill., für natürliche Verbrauchsgegenstände 12½ Mill., verarbeitete Verbrauchsgegenstände 7 Mill. Fr. Für die Jahre 1839, 40, 41 ergeben sich folgende noch ungünstigere Durchschnitszahlen: für der Industrie nothwendige Stoffe 32½ Mill., für natürliche Verbrauchsgegenstände 9 Mill., für verarbeitete 6 Mill. Wir liefern Frankreich daher haubtsächlich Urstoffe, sie bilden mindestens zwei Drittheile unserer Außfuhren dahin; daß diese sich verdoppelten, findet seine Erklärung theils in der wachsenden Vermehrung des französischen Gewerbfleißes, theils in einigen Erleichterungen des französischen Tarifs für die Zufuhr solcher der Industrie nöthigen Stoffe. Bei den natürlichen Verbrauchsgegenständen fand von einer Periode zur andern eine Minderung um ein Viertheil statt, was die mit dem Getreidehandel verbundenen Schwankungen beweist. Die verarbeiteten Verbrauchsgegenstände, nur ein Achttheil unserer Außfuhren nach Frankreich, haben wegen der vermehrten Strenge des französischen Tarifs ebenfalls eine Minderung erlitten. Die französischen Außfuhren nach dem Zollvereine bestehn dagegen zu drei Viertheilen auß Manufakten. 1832 und 33 betrugen sie: Naturprodukte 11 Mill., Fabrikate 37½ Mill.; 1839, 40 und 41 jene 10,300,000 Fr., diese 36,500,000 Fr. Diesen wichtigen Absazweg verdankt Frankreich, wie Hr. Richelot selbst eingesteht, haubtsächlich „der beziehungsweisen Freisinnigkeit des deutschen Zolltarifs.“ Im Jahre 1841 bestund fast die Hälfte, 46 Prozent,

der Vereinseinfuhr in Frankreich bloß auß Wolle, gemeinen Hölzern und Vieh; während Seiden=, Baumwollen=, Wollengewebe und Weine 50,3 Proz. unserer französischen Einfuhren außmachten. Bei solchem Stande der Dinge kann Frankreich Deutschland nicht mehr sehr wehthun, wohl aber umgekehrt: erhöhte Frankreich z. B. den Zoll wieder auf unsere Rohwolle, den es vor einigen Jahren herabgesezt, so würde es nur seinem Wollgewerbe schaden, nicht uns; die französischen Zölle auf Vieh können uns ziemlich gleichgültig sein, wir selbst führen mehr Schlachtvieh ein als auß. Dagegen können wir Frankreich aufs empfindlichste schaden, ohne deshalb uns selbst mitzutreffen, ja sogar zu Frommen einiger unserer gewichtigsten Erzeugungszweige, wenn wir höhere Zölle legen auf die Einfuhr französischer gedruckter Baumwollenzeuge, Wollwaren, verschiedener Leinwandarten, Seidenwaren, Pariser Modeartikel und Weine. Frankreich und England können den deutschen Gewerbfleiß kaum noch durch eine innere Maßregel benachtheilen, weil sie bereits alles gegen denselben gethan haben was sie vermochten; wir aber halten eine solche Waffe gegen sie noch in der Hand, weil wir ihre Fabrikateneinfuhr auf unsern Markt, den wichtigsten Europa's, sehr beschränken können. Dieses Verhältniß, wie ungünstig auch in mancher Hinsicht, gestattet doch dem deutschen Zollverein in Handels= und Zollfragen eine kühne ja gebieterische Sprache gegen jene Länder zu führen, und es wäre zwiefach kläglich, geschäh unter solchen Umständen das Gegentheil. Nun, Frankreich und Belgien befinden sich, wie wir später sehen werden, in einem ganz ähnlichen Verhältnisse zueinander; dennoch glaubt hier der mächtigere Staat, der schwächere hab nur ihm Zugeständnisse zu machen.

Obiges betrifft den *besondern* Handel zwischen Frankreich und Deutschland; der *allgemeine* umfaßt überdies noch die durchgehnden Waren. Der Wert des leztern er=

lief für 1832 und 33 auf 102 Mill., für 1839, 40 und 41 schon auf $126^1/_2$ Mill. Fr. Er hat also um $24^1/_2$ Mill. zugenommen, während der Wert des besondern Handels sich nur um 9 Mill. erhöhte. Der Durchgangshandel über Frankreich nach und von Deutschland hat sich in den drei lezten Jahren für ersteres noch günstiger gestaltet. Das französische den Transit erleichternde Gesez vom 9. Febr. 1832 hat derartige Operazionen sehr begünstigt, gegenwärtig ist der Transit durch Frankreich von aller Besteuerung frei. Die 18 Mill. Durchgangshandel der ersten Periode von 1832 und 33 vertheilen sich also: 11 Mill. Einfuhr in Frankreich, 7 Mill. Außfuhr nach dem Zollverein; die 31 Mill. Durchgangswaren der zweiten Periode folgendermaßen: 27 Mill. Einfuhr in Frankreich, und nur 4 Mill. Außfuhr. Während die Einfuhr um 16 Mill. zunimt, mindert sich die Außfuhr um 3 Mill.; sonach durchwandert die über Frankreich eröfneten Durchgangswege eine beträchtliche stäts wachsende Menge deutscher zu fremdem Verbrauche bestimmter Waren, dagegen werden nur wenige fremdländische auf denselben nach Deutschland verführt. Ist es aber nicht thöricht, wenn Frankreich Belgien das zum Vorwurfe macht was es selbst erstrebt, nämlich den deutschen Verkehr soviel möglich über das eigene Land zu leiten?

Der Verkehr zwischen Frankreich und dem kleinen Belgien, das sechsmal weniger Einwohner besizt als der Zollverein, ist noch beinahe um ein Drittheil bedeutender als der zwischen Frankreich und dem Zollvereine. Lezterer nimt im allgemeinen französischen Handel die siebente Rangstufe ein und vertritt $6^1/_{10}$ Proz. der Werte; im besondern behaubtet er den sechsten Plaz und stellt $6^4/_{10}$ Proz. dar. Fast dieser ganze Verkehr wird zu Lande geführt; auß der Gesamtsumme von 82,561,779 Fr., dem Werte der allgemeinen Einfuhren auß Deutschland im J. 1841, treffen

77,278,303 auf den Land- und 5,233,476 auf den Seehandel. In den Jahren 1832 und 33 ward der Verkehr zwischen Preußen und Frankreich durch 300 Schiffe von nahezu 50,000 Tonnen unterhalten, nämlich 230 in Frankreich ein- und 70 außlaufenden; in den Jahren 1839, 40 und 41 durch 415 Schiffe von 65,000 Tonnen, nämlich 253 ein- und 162 außlaufende. Dieser Seeverkehr ist daher seit 1833 um mehr als ein Drittheil gewachsen; in beiden Zeitpunkten ist jedoch der Antheil der französischen Flagge unbemerklich, fast so unbedeutend wie der Antheil der belgischen Flagge an dem baltischen Verkehre. Auf 157 oder 146 einlaufende preußische, und auf 65 oder 93 derartige Schiffe dritter Länder treffen kaum 5 oder 9 französische, und ebenso verhält es sich mit den außlaufenden. Ich füge des Überblickes wegen noch folgende Angaben bei: Allgemeiner Handel zwischen Frankreich und dem Zollverein: 1839 118,500,000 Fr., 1840 127,100,000; 1841 134,100,000; besonderer Handel: 1839 88,500,000; 1840 96,600,000; 1841 100,400,000. Beide sind also in gleicher Weise fortschreitend, nur die französischen Einfuhren stärker als die französischen Außfuhren. Im Jahr 1843 betrug der allgemeine Handel zwischen Belgien und Frankreich 142,183,265 Fr. (so hoch erlief im nämlichen Jahre ungefähr auch der allgemeine Verkehr zwischen Frankreich und dem Zollverein); der besondere 104,545,883 Fr. Im Jahr 1842 hatte jener nur 137 Mill., dieser aber 118 Mill. Fr. betragen. Auch dieser Verkehr findet, wie der französisch-deutsche, grösstentheils zu Lande statt. Überhaubt ist Frankreichs Verkehr zu Lande mit Belgien am stärksten, er macht ungefähr 26 Prozent seines gesamten Landverkehrs auß. Vom französisch-belgischen Handel kamen 1842 nur ungefähr 10 Prozent auf den Seeverkehr; in diesem aber sind 21,657 Tonnenlast beschäftigt, wovon 46½ Prozent

auf Frankreich, nur 18 Prozent auf Belgien und 35½ Prozent auf andere Flaggen kommen.

Kehren wir zu Richelots Denkschrift zurück. Sei auch der Augenblick, meint er, zum Abschluß eines Mauthvereins zwischen Frankreich und dem Zollverein noch nicht gekommen, so steh doch der gegenseitigen Annäherung durch einen Handelsvertrag nichts im Wege. Ein Vertrag mit England werde nur von einer sehr geringen Minderzahl in Frankreich gewünscht: er würde dem französischen Ackerbau wenig nüzen und die meisten französischen Gewerbszweige ins Verderben stürzen. Das russische Bündnis? Dem widerstreben alle französischen Neigungen und Gefühle, nur unter dem Einfluße des Nazionalgrolls gegen England könnte der Gedanke daran Wurzel faßen. Österreich aber würde sein Prohibitivsystem ungern aufgeben. Das deutsche Bündniß nur würde Frankreich gründlich auß der Isolirung retten. Der Zollverein bereichere die verbündeten Staaten und gestatte ihnen einen größern Verbrauch von französischen Waren; anstatt der vielen Übereinkünfte die mit den verschiedenen deutschen Staaten zu unterhandeln wären, hab Frankreich jezt nur noch Eine abzuschließen. Wie Frankreich zu Gunsten der Belgier seine alten Zölle auf Leinengarne und -Gewebe beibehalten, unter der Bedingung daß sie diesen Artikeln, wenn sie von England kommen, den Durchgang versagen, so könnte es zu Gunsten Deutschlands, unter denselben Bedingungen (!!), die alten Zölle wiederherstellen, und es dürfte nicht schwer fallen diese Anordnung auf andere Waren, wie Baumwollen-, Wollen-, Seidengewebe ꝛc. außzudehnen. (Frankreich hat sich in seiner Übereinkunft mit Belgien den Antheil des Löwen vorbehalten, das ist nicht eben lockend für uns.) In Erwiederung dieser Vortheile kämen Frankreich entsprechende Begünstigungen zu, und troz der Mäßigung des Vereinstarifs

wären ihm noch Verminderungen vonnöthen (während es gegen uns seine alten hohen Zölle beibehalten will). Die Fabrikanten würden in Klagen ausbrechen (!), allein die englische Gewerbsamkeit, nicht die der beiden zu einenden Länder sei es, welche sie zu fürchten haben. Die Mehrheit des Ausschußes des Mülhauser Gewerbvereins ist übrigens der Ansicht daß ein weises Schuzsystem mit Vortheil an die Stelle der französischen Verbotzölle treten könnte Staaten gegenüber welche, wie die den Zollverein bildenden, Belgien, Spanien und Italien, mit Frankreich gegenseitig vortheilhafte Verträge abzuschließen vermöchten; dieses könnte nicht der Fall sein bei England das keine genügenden Entschädigungen bieten würde. Auch hegt der Ausschuß den Wunsch es möchte ein Vertrag mit dem Zollvereine demjenigen vorausgehn den man mit Belgien abschließen könnte; die Unbequemlichkeiten welche dieser für gewisse Gewerbszweige etwa hätte, würden ausgeglichen werden durch einen Vertrag mit dem Zollverein, oder selbst mit Spanien. Auch ich bin der Ansicht daß sich allerdings ein beiderseitig vortheilhafter Vertrag zwischen Frankreich und dem Zollvereine abschließen ließe; nur muß lezterer sich durchaus hüten in dem Maße seiner Schuzzölle, die ja ohnehin noch so karg bemeßen sind, sich beschränken zu laßen. Gegenstand der Bewilligungen von Seite des Zollvereins könnten füglich nur seine Ausfuhrzölle und Milderung seines noch zu sehr fiskalischen und verwickelten Transitsystems, die für Frankreich sehr bedeutsam wäre, endlich auch die Schiffahrtsabgaben werden. Nicht diesen Abgaben verdankt Preußen seinen Vortheil im Seeverkehre mit Frankreich, sondern vielmehr dem niedrigen Preise seines Baustoffes; sie sollten daher als ein Hemniß des Verkehrs beiderseits unterdrückt werden. Eine Schiffahrtsübereinkunft mit Flaggengleich-

stellung im unmittelbaren Verkehre würde der jezigen Flauheit der maritimen Beziehungen eine neue Thätigkeit geben.

Schließlich kommen wir auf das vierte für uns wichtigste Haubtstück der gekrönten Denkschrift: Außsichten und Bedingungen eines Mauthvereins zwischen Frankreich und seinen Nachbarstaaten. Kein Franzose hat hierüber mit solcher Mäßigung gesprochen als Hr. Richelot, und er leitet den Gegenstand wie folgt ein: „Deutschland stellt uns in seinem Zollverein ein beherzigenswertes Beispiel auf. Man hat gesagt: in den Mauthbünden liege Europa's Handelszukunft, und wirklich spricht alles für die Wahrheit dieser Behaubtung; alles deutet hin auf die Erweiterung der Handelsgebiete auf dem Festlande. Die Staatswirtschaft unsrer Zeit fordert laut die Freiheit des Handels, die Thatsachen aber sezen dieser Forderung ernste Hindernisse entgegen. Die Zollbünde, durch welche dieses Prinzip auf einem engern Raume in Anwendung gebracht wird, würden daher gewissermaßen eine Außgleichung sein zwischen der Theorie und den Thatsachen. Überdies steht Politik und Handel heutzutage mehr als je zuvor in der innigsten Verbindung miteinander. Das Streben nach Vergrößerung liegt in der Natur der großen Mächte; ehdem befriedigten sie ihren Ehrgeiz durch kriegerische Eroberungen, heute durch Handelseroberungen. Es gibt in Europa nur noch fünf große Staaten; die meisten andern sind nothwendigerweise ihre Trabanten und müßen sich unter die Fittiche des einen oder andern flüchten, mit diesem oder jenem ein Handelsbündniß eingehn und auf diese Art die Elemente ihrer Wohlfahrt vermehren." Das neue Frankreich müße das Vermächtniß des Ruhms das ihm das alte hinterlaßen nicht bloß unversehrt bewahren, sondern es noch mehren; es müße und werde wachsen, zwar nicht durch ungestüme fieberhafte Bewegungen, sondern mit der Ruhe und Regelmäßigkeit gesunder

und lebenskräftiger Organisazionen — so müße es wachsen, politisch und kommerziell, inner wie außer Europa. Diese doppelte äußere Bestimmung geh nicht über Frankreichs Kräfte: der ganze Erdball ist die Rennbahn großer Völker, und dieser Rolle entsagt Frankreich nicht; dafür zeuge die algierische Niederlaßung in Afrika, der den senegambischen Komtoren gegebene neue Aufschwung und die Erbauung mehrerer Vesten auf der Westküste, vielleicht die Gründung einer Kolonie in Madagascar; in Amerika Handelsverträge mit den neuen südlichen Staaten und die Urbarmachung des französischen Theils von Guyana; in Ozeanien die Besiznahme der Marquesasinseln; in Asien endlich das Eindringen des französischen Handels durch die in das Innere des chinesischen Reichs geöfnete Bresche. Allein besonders um sich herum müße Frankreich Boden gewinnen, denn die gleichartigsten und nächstgelegenen sind die solidesten Elemente der Macht. Wenn die französische Republik Freistaaten nach ihrem Ebenbilde um sich her ins Leben rief, oder wenn Napoleon an seine Brüder abendländische Kronen vertheilte, so gehorchten sie dem Geseze ihrer Zeit. In diesen riesenhaften Anstrengungen, welche Frankreich schwächten, vermachten sie ihm keine nachahmenswerten Beispiele; allein sie deuteten doch auf das Gebiet hin das Frankreich, gemäß den Bedingungen der Jeztzeit, behaubten müße. „Sie haben dieses Gebiet mit der Raschheit und Gewaltsamkeit eines vorüberrauschenden Weltstromes überschwemmt; wir würden es allmählich und sachte, durch langsame aber dauerhafte Bemühungen zu gewinnen suchen." Anstatt die Völker unter das Joch französischer Waffen zu beugen, solle man sie zu den gegenseitigen Vortheilen eines auf freier Einwilligung beruhnden Vereins einladen.

Der deutsche Zollverein hat als Bedingung seines Bestehns die nazionale Grundlage, auf welche das Haubt-

gewicht gelegt werden muß; auch hat er einen solchen höchsten Zweck. In dieser Hinsicht würde er den Gegensaz aller Mauthvereine von Staaten verschiedener Volkthümlichkeit bilden. Hr. Richelot faßt diese Verhältnisse aber nur äußerlich und kümmerlich auf, er dringt nicht ein in das eigentliche Wesen des Zollvereins, legt das Gewicht auf Nebensachen welche nur die Oberfläche berühren, und hält daher mit großer Naivetät Nachbildungen für möglich, die auf fast entgegengesezten Grundlagen beruhen würden. Daß Frankreich „in der Mautheinungsfrage nicht wie in so vielen andern" vorausgeschritten, erklärt er darauß daß es nicht wie Preußen und Deutschland überhaubt durch die „geografische Nothwendigkeit" dahin geführt worden sei, als läge dem deutschen Bunde nur ein solches geografisches Verhältniß zu Grunde. Für Frankreich, dessen Theile alle in Verband stehn, ist ein Mauthverein freilich „keine Frage der Dringlichkeit und Nothwendigkeit," weil es ja bereits im Besize desselben ist, und Hr. Richelot hat Recht wenn er sagt: die Zollunion sei für Frankreich „bloß eine Vergrößerung seines politischen und kommerziellen Wirkungskreises." Desungeachtet will er dieselbe, und von dem Gesichtspunkte außgehend Frankreich steh an der Spize der Völker des westmittäglichen Europa, stimmt er lebhäft ein in das Verlangen nach Einung des ganzen Südens unter französischer Leitung — „dieser Länderkreis wäre der Gürtel des Handelsbundes, bei welchem unser Land den Vorsiz führte."

Das große Werk soll und muß mit dem Anschluße Belgiens an Frankreich beginnen, „dieser Plan wird in beiden Ländern," spricht der Franzose zuversichtlich auß, „bis zur endlichen früher oder später eintretenden Verwirklichung unabläßig verhandelt werden." Nun höre man aber die „unwiderleglichen" (ich meine nämlich sie bedürfen

keiner Widerlegung) Gründe des scharfblickenden Richelot dafür: „Belgien fehlt es an Luft und Raum (in der eisernen Umarmung Frankreichs sollte es ihm weiter ums Herz werden?), es braucht Absazwege für eine beträchtliche Erzeugung, und leidet unter seiner Vereinzelung (darum der Vertrag vom 1. September). Seine Sprache (ei!), Religion, Staatsverfassung, die Erinnerung an unsere Verwaltung (die verhaßte zentrale!), der es den Hafen von Antwerpen verdankt (der breite Scheldestrom ein Produkt der französischen Verwaltung?), die noch neueren an seine Unabhängigkeit welche unsere Waffen beschüzten, die Bewegung des Tausch- und Durchganghandels (das werde ich näher beleuchten) — alles dies zieht es zu Frankreich hin." Selbst der verständigste Franzose entschlägt sich, wie man sieht, nicht leicht der nazionellen Vorurtheile. Daß französische Douaniers an der preußisch-belgischen Grenze dereinst fungiren, hält er für wahrscheinlich, daß aber preußische Mauthner je an der französischen Nordgrenze erscheinen könnten, für unmöglich. Der Zollverein werde sein Augenmerk sobald noch nicht auf Belgien richten (und der Vertrag?), und Belgien fühle sich weder durch seine Neigungen noch durch seine Belange zu Deutschland hingezogen. Der französische Volksinstinkt sei zudem einer Maßregel günstig welche als die Befestigung des französischen Einflußes auf einen jungen Staat erscheine, der ein Kind der Juliusrevoluzion und ganz von französischem Geiste durchdrungen sei. Mächtige gewerbliche Intereßen wünschten sie auß vollem Herzen, nicht minder mächtige wiesen sie auß allen ihren Kräften zurück: auf jener Seite stehn die Seidenfabriken von Lyon, die gemalten Zeuge von Mülhausen, die Shawls von Nimes, die leichten Wollgewebe von Rheims, die Erzarbeiten von Paris, die Weine von Bordeaux, d. h. alle an sich sichern Gewerbe, sowie ferner der Pariser Buchhandel, den der belgische Nach-

druck jezt belästigt; auf der andern die ängstlichen Gewerbe, zumal die welche Eisen und Tücher erzeugen. Sämtliche Zweige der Nazionalarbeit verdienten Schonung, die sofortige Vollziehung des Einigungsplanes aber würde einigen geschadet haben; doch alles was diesen bewilligt werden dürfe, seien Fristen und außerdem Mittel zur Vorbereitung auf den Kampf. Die Hammerwerke der Ober-Marne, in der Eisenfrage am meisten betheiligt, haben den Bau eines Kanals zur Verfuhr ihrer Brennstoffe verlangt, nach Herstellung desselben seien sie bereit mit den auswärtigen Eisenwerken in die Schranken zu treten — daher müße die Regierung die Vollendung dieses Kanals beschleunigen. Die französischen Tuchfabriken aber, die ersten der Welt, hätten keinen Grund vor dem Mitbewerbe Verviers' zu zittern; in Verfertigung der feinen Tücher, wie die von Elbeuf und Louviers, und in der der groben, wie die von Carcassonne, stünden die Belgier ihnen nach — wenigstens führten sie im J. 1841 16,000 Kilogr. französischer Tücher und 18,000 Kilogr. französischer Kasimire ein — bloß bei gewissen Mitteltüchern würden sie es ihnen zuvorthun, und zwar nicht sowohl der Beschaffenheit als vielmehr des billigen Preises wegen. Die eine Betrachtung aber sollte das Tuchgewerbe und alle übrigen sich bedroht glaubenden beruhigen, daß nämlich eine Mautheinung allmählich die Bedingungen der Produkzion außgleicht. Wenn die Belgier verhältnismäßig mehr hervorbringen als die Franzosen, so liege der Grund nicht darin daß ihre Hülfsquellen wesentlich größer seien; sie haben herrliche Steinkohlengruben, welche dann aber auch den Franzosen zu Gebote stünden; sie besizen Kapitale in Fülle, aber diese Kapitale könnten dann auch nach Frankreich zurückströmen. Müße die französische Regierung auch umsichtig vorgehn, so dürfe sie sich doch von geringfügigen Befürchtungen in ihrem Gange nicht aufhalten laßen. Preußen

hab ein nachahmenswertes Beispiel gegeben: es hab kein Bedenken getragen das Königreich Sachsen, diese so thätige Werkstätte einer Menge Gewerbzweige, in seinen Handelsbund aufzunehmen, ja zum Beitritt aufzufordern. (Welch schlagender Vergleich! Ist was der Zollverein erstrebt nicht sämtlichen Bundesstaaten schon durch die Bundesakte verbürgt?) Da die Zollbünde keine Neuheit mehr seien, so könnten sich die übrigen Mächte einem solchen nicht widersezen, Preußen gebe durch sein Beispiel genügende Berechtigung dazu (?), und als Franzose wiederhole er gerne die auf der Rednerbühne des Luxembourg von einem Minister außgesprochenen Worte: daß die äußeren Schwierigkeiten bei dieser Frage die geringsten seien. Hemmend erscheine daß Belgien auf den ihm vorgeschlagenen Verein noch nicht hinlänglich vorbereitet sei. Der belgische Tarif weiche wesentlich von dem französischen ab, er sei durchgehends weit milder (obwohl an sich schon sehr hoch). Zwar suche er sich diesem zu nähern, indem die finanziellen Bedürfnisse der belgischen Regierung zur Erhöhung der Zölle führten *); allein zwischen dem belgischen und dem französischen Zollsystem besteh eine fast unübersteigliche Kluft hinsichtlich zweier wichtigen Waren, deren Verbrauch in Belgien ins

*) Aber Hr. Richelot, auf der Mauth macht 2mal 2 nicht 4, sondern oft nur 1 und noch weniger. Belgien hat keine Finanz-, sondern Schuzzölle, zum Theil sehr hohe; wollte es dieselben gar zu der Höhe der französischen Zölle steigern, so würde es offenbar die Staatseinnahmen dadurch schmälern. Diese zu erhöhen, hätte es im Gegentheil keinen sicherern Weg als Milderung der Zölle. Übrigens ist auch die Finanzlage Belgiens keine so schwierige daß sie zu außergewöhnlichen Maßnahmen zwänge. Folgendes ist, nach den Budgetvorlagen, der Stand der belgischen Staatsschuld am 1. Januar 1845:

Ungeheuere, ja ins Unglaubliche steige — Tabak und Kaffee. Die Eingangsgebühr auf den Kaffee betrage in Belgien 10 Fr. von 100 Kilogr., in Frankreich 50—100 Fr.;

	Fr.	macht Zinsen Fr.
Alte Schuld der Niederlande $2^1/_2$ proz.	237,036,832	6,349,201
Anleihe von 1836 (4proz.), 1838 (3 proz.), 1840 (5proz.), 1842 (dito)	196,412,518	8,503,610
Rente der Stadt Brüssel . . .	6,000,000	300,000
Die konvertirte Schuld (1844) $4^1/_2$pr.	95,722,000	4,307,490
Anleihe von 1844 $4^1/_2$proz. . . .	84,656,000	3,809,520
Obligazionen 3proz.	7,000,000	210,000
Zusammen	626,827,350	23,479,821

Da beinahe die Hälfte der Schuld (295 Mill.) nur $2^1/_2$ und 3proz. Zinsen gewährt, so kann man sagen daß die wirkliche Schuld Belgiens nicht eine halbe Milliarde überschreitet. (Zu der jährlichen Zinsenlast von $23^1/_2$ Mill. müßen noch 3,768,000 Fr. für die Tilgung beigefügt werden.) Zudem ist der wichtigste Theil der Staatsschuld auf die Anlage von Eisenbahnen und Kanälen verwandt, welche Zinsen tragen. Das Erträgniss der Eisenbahn für 1845 ist auf die hohe Summe von 11,300,000 Fr. veranschlagt worden, beinahe die Hälfte der gesamten Zinsenlast; in den lezten Jahren haben die Einkünfte noch immer den Voranschlag übertroffen, besonders durch die ungemeine Außdehnung der Güterverfuhr. Das Haubtstück der öffentlichen Schuld zeigt im Budget von 1845 gegen das vorjährige eine Verminderung von 1,291,148 Fr.; zudem ist die schwebende Schuld durch Konversion von 10 Mill. und andere Vortheile von 23,900,000 Fr. auf 11,200,000 Fr. binnen einem Jahre zurückgeführt worden; das Haubtstück der Renumerazionen und Pensionen, der altererbten und neuen, bietet eine Minderung von 1,028,165 Fr. Dagegen steigen die Einnahmen, namentlich von Verbrauchssteuern und Zöllen, Salz, Tabak, Holz, und von der Eisenbahn. Nicht nur ist das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Außgaben wiederhergestellt (vor Jahren zeigte das Budget allerdings ein Defizit von mehreren Millionen), sondern man hat auch angefangen einen

hier sei die Tabaksfabrikazion Regierungsmonopol, in Belgien bilde sie ein freies Gewerbe. Ziehe man die Macht

---

Reservefonds für unvorhergesehene Fälle zu schaffen. Das allgemeine Außgabebudget für 1845 ist wie folgt festgesezt:

	Gewöhnliche Fr.	C.	Außerordentliche Außgaben Fr.	C.	Zusammen Fr.	C.
1. Öffentl. Schuld	29,674,919	95	2,332,208	75	32,057,128	70
2. Dotazionen .	3,314,158	95	—		3,314,158	95
3. Justizminister.	10,877,025		396,190		11,273,215	
4. Marine . .	988,719		43,000		1,031,719	
5. Außwärtige Angelegenheiten	996,300		—		996,300	
6. Minister. d. J.	5,148,934	40	257,500		5,406,434	40
7. Min. d. öff. Arb.	12,033,147	25	1,018,567	53	13,051,714	78
8. Min. d. Kriegs	25,645,581	70	2,376,418	30	28,022,000	
9. Minist. d. F.	12,603,120		162,000		12,765,120	
10. Einwechsl. zc.	2,044,000		—		2,044,000	
In Summe:	103,325,906	25	6,635,884	58	109,961,790	83

Die Abgaben in Belgien sind mäßiger als in den meisten Nachbarländern. Der Ertrag der direkten und indirekten Steuern, kurz aller eigentlichen Abgaben, erlief 1844 ungefähr auf 83½ Mill. Fr. (die übrigen 26 bis 27 Mill. betreffen die Gefälle der Eisenbahn, Kanäle, Post, Domäne), und da die Bevölkerung 4,200,000 Seelen beträgt, so kamen auf jeden Kopf nahe 20 Fr. Nun, in Frankreich erlaufen die Abgaben derselben Natur, nach dem Budget von 1844, auf 1,026,489,000 Fr., was bei einer Bevölkerung von 33,541,000 Menschen auf den Kopf 30 Fr. 60 Cent. macht, oder über 50 Prozent mehr als in Belgien. Während desselben Jahrs betrugen die gleichen Abgaben in Holland 118,894,000 Fr. oder, bei 3,000,000 Einwohnern, auf jeden Kopf 39 Fr. 63 Cent., 100 Prozent mehr als in Belgien; in England etwa 1,400,000,000 Fr. oder, bei 28 Millionen Seelen, auf jeden Kopf ungefähr 50 Fr. Nun fragt es sich noch, wo die meisten Abgaben auf Gegenstände allgemeines Verbrauchs und erster Notwendigkeit fallen, denn sie sind

und Empfindlichkeit der Volksgewohnheiten in Betracht, so möchte man schier glauben ein Vertrag der eine merkliche und plözliche Vertheuerung dieser beiden Waren zum Zwecke hätte, müste den neuen Thron König Leopolds gefährden. Doch seien die Schwierigkeiten nicht unauflöslich: die Gleichstellung der Kaffeezölle könnte allmählich mittelst Erhöhung derselben einerseits und Ermäßigung andrerseits bewirkt werden, in Betreff des Tabaks aber müste Belgien, da die französische Regierung nicht auf ein Monopol verzichten könne das ihr 80 Mill. Fr. jährlich eintrage, ein solches auch bei sich einführen, und das könne gleichfalls nach und nach geschehen. *) Kurz, die französisch-belgische

die härtesten. Verbrauchsabgaben und Zölle, die in England den weitgrössten Theil aller Einkünfte bilden — 38 Fr. auf den Kopf — tragen in Belgien nur 33,205,000 Fr. ein, was auf den Kopf etwas unter 8 Fr. macht, während diese Last in Frankreich über 12 Fr., in Niederland 16 Fr. 65 C. beträgt. In dieser Hinsicht ist die günstigere Lage des Belgiers schlagend; in Frankreich und Holland entrichten weit mehr Artikel Verbrauchsabgaben und immer höhere als in Belgien, z. B. auch die Salzeinkünfte betragen dort 2 bis 3mal mehr als hier.

*) Diesen Versuch machte denn auch der Finanzminister Mercier, um die „fast unübersteigliche Kluft" zwischen dem französischen und belgischen Zollsystem außzufüllen; aber er scheiterte darin zum Glück des Landes an der „Macht und Empfindlichkeit der Volksgewohnheiten," sowie an dem Belange des Handels, der Schiffahrt und Industrie für die Blüte des Tabakgewerbes, welche die Einführung eines Monopols nach Art der französischen sofort abstreifen würde. Damals gieng die vorwiegende Partei, die sich zu Frankreich hingezogen fühlte, noch entschieden darauf auß eine Zollunion Belgiens mit Frankreich, den Wünschen des leztern und dem Marktbedürfnisse des erstern zu entsprechen, auf verschiedenen Wegen anzubahnen. Wer weiß ob die Regierung

Einung sei eine ihrer Reife entgegengehnde Frage, und die Übereinkunft vom Julius 1842 das erste Anzeichen hievon

---

nicht zu einem Entschluße gekommen wäre, wenn sie mit dem vorbereitenden Gesezentwurfe über den Tabak nach Wunsche durchgedrungen hätte! Die damalige Noth des Erwerbstandes konnte man nicht läugnen, aber die Bedürfnisse des Schazes gab man für dringlicher an! Hr. Mercier sagte in der Begründung des Entwurfes außdrücklich: der Vorschlag das ganze Tabakgeschäft sofort in ein Regierungsmonopol umzuwandeln, unterbleibe nur deshalb weil damit einige schwierige Fragen verbunden seyen, die noch nicht bestimmt entschieden werden könnten. Hieß das nicht die völlige Monopolisirung des Tabaks, wie in Frankreich, in Außsicht stellen? Der gute Sinn des Volkes rettete das Land vor diesem Streiche. Die Presse und die Handelskammern erhuben sich namentlich in Antwerpen, Flandern und Brabant gegen den Entwurf, weil dort das Tabakgeschäft seine Haubtsize hat (von welcher Bedeutung es ist, erhellt darauß daß Belgien selbst alljährlich an 2 bis 3 Mill. Kilo Tabak zieht und außerdem im Durchschnitte der lezten Jahre noch 6,787,030 Kilo auß der Fremde einführte); an der Antwerpener Börse wurden an dem Tage da der Entwurf bekannt ward, keine Geschäfte gemacht, und die erste Handelskammer des Landes, die jenes Seehafens, schickte auß ihrer Mitte Abgeordnete an den Finanzminister um ihm das Unbillige und Gehäßige der Maßregel vorzustellen. Vlaemsch Belgie nannte den Entwurf nur einen Schritt weiter auf der Bahn, welche die Zolleinung mit Frankreich vorbereiten sollte; offenbar könne er Frankreich allein zum Vortheil gereichen, schon deshalb weil er dem Tabakschmuggel auß Belgien ein Ende machen würde. Da die Faschingszeit darüber eintraf, so ward der Entwurf auch öffentlich amplifizirt, und seine Schöpfer unterlagen der Geißel des Volkswizes. Selbst die Poesie kämpfte in Knittelversen gegen das „Tabaksmonopol," und einer der beliebtesten Dichter, Ryswyck, sang in einem Antwerpener Blatte unter anderm:

(ein ominöses!); noch andere umfaßendere Handelsanordnungen könnten ihr vielleicht vorangehn, gleichwie ein Handelsvertrag in Deutschland die Verschmelzung des nördlichen und südlichen Vereins vorbereitet, endlich aber werde sie „bei günstigen Umständen oder unter dem Gebote einer unwiderstehlichen Nothwendigkeit vollends zu Stande kommen."

Die belgisch-französische Union dehnt sich nun in der lebhaften Fantasie des Hrn. Michelot noch rasch über andere Länder auß. Sie als vollendete Thatsache gesezt, findet sich das Königreich der Niederlande zwischen den französisch-belgischen und den deutschen Verein gestellt — „zwar durch Abstammung, Sprache und Religion neigt sich Holland auf die Seite Deutschlands, durch den politischen Stand und Ideenreichthum aber zu Frankreich" — diesem fällt es zu, um so gewisser als der „französisch-belgische Verein ohne Holland unvollständig wäre." Was fehlte dann Frankreich noch an der Rheingrenze? Zwar könnte Deutschland, welches Holland und das linke Rheinufer „in einigen Beziehungen als germanisch" betrachtet, darüber in große Bewegung gerathen, der furor teutonicus könnte erwachen, Mishelligkeiten außbrechen; „allein wer weiß ob diese nicht bald

---

Nu gaen de Mannen van't bestuer	Nun werden die Regierungsleut'
Karoot en snuif verkoopen;	Den Schnupftabak verkaufen,
En't Belgies leger zal in't kamp	Und Belgiens Heer von dieser Zeit
Vervolgens tabak stroopen.	Tabak im Felde raufen.
In jeder stad zal't garnizoen	In jeder Stadt die Garnison
Den Handel in kanaster doen!...	Wird handeln mit Kanaster schon!...
Het ministerie wil slechts geld,	Das Ministerium will bloß Geld,
En er is geen in handen;	Das rinnt in seinen Händen;
Daer hebben wy geen zaken meê	Ist leer der Sack wie 'n Stoppelfeld,
Dan komen ze aen ons panden;	So kommen sie uns zu pfänden;
En wat er nog een winstje gaf,	Und was noch ein Gewinnchen gab,
Dat nemen ze ons als spoedig af...	Das nehmen sie uns hurtig ab...

eine dauernde Wiederversöhnung herbeiführten, die das Vorspiel wäre zu jenem großen französisch-deutschen Verbande, mit dessen einstiger Verwirklichung die Aufgeklärten (wie schmeichelhaft!) sich so gerne beschäftigen?"

Wie Niederland, scheine auch die Schweiz zwischen Deutschland und Frankreich zu schwanken, scheine aber nur; denn sey sie in Hinsicht auf Abstammung, Sprache und Religion auch mehr deutsch als französisch, so doch dem Einflusse nach ganz französisch — Beweis die in mehreren Kantonen in Folge der Juliusrevoluzion vorgenommenen politischen Umbildungen. Zwar sei dieses Gebirgsland nicht in demselben Grade wie die Ebenen Belgiens und Hollands: „ein geografisches Anhängsel des französischen Gebiets;" sollte es aber je dem kleinen Staaten gemeinschaftlichen Geseze verfallen, so zögen seine naturgemäßen Strebungen es zu Frankreich hinüber, ungeachtet in einigen der buntscheckigen Gemeinwesen, die an Deutschland grenzen, von Anschluß an den Zollverein unbestimmt die Rede gewesen. Mit der Anziehungskraft welche die französischen Ideen ausüben, verbinde sich die des Meers, das ihnen im Süden, Westen und Norden (?) den freie Zugang auf französisches Gebiet eröfne. Bekanntlich würden die zur Zusammensezung der Uhren dienenden einzelnen Stücke in der (französischen) Schweiz verfertigt, um in Paris verfeinert und zugerichtet zu werden: ob man in dieser Theilung der Uhrmacherarbeiten nicht ein Vorzeichen der dereinstigen Einung beider Völker erkenne?! Ob man sie nicht gleichfalls in der engen, durch eine Eisenbahn noch engeren Solidarität zwischen Basel, der Stadt der Kapitale, und Mülhausen, der Stadt der Arbeit, ahne?!

Savoyen, das ganz französisch, gäbe den Franzosen ihre natürliche, wo nicht politische Südostgrenze zurück, und solchergestalt würde sich das französische Mauthsystem zwi-

schen Rhein, Alpen und Pyrenäen ergänzen. Eine Ausbreitung in Italien jenseits der sardinischen Staaten, dieser großen Magnanerie die Frankreich jährlich für 50 Mill. Fr. rohe Seide liefere, möchte schwer halten *). Wie aber stünde es mit der Iberischen Halbinsel? Der Gedanke eines Zollvereins mit Spanien sei sogar unter dem Ministerium Thiers von der Regierung dem französischen Botschafter in Madrid empfohlen worden; auch besteh ja noch der Familienvertrag, jenes rührende Zeugniss inniger Freundschaft zwischen Spanien und Frankreich, in Betreff seiner Handels- und Seebestimmungen. Der Gedanke werde besonders noch gerechtfertigt durch die gänzliche Verschiedenheit der gegenseitigen Erzeugnisse. (Auch in Weinen, mehreren Südfrüchten, Öl, Seide, Wolle, Eisen und andern Produkten? Sind in den ersten Artikeln Frankreich, Spanien und Portugal nicht gerade die vorzüglichsten Mitdinger auf dem Weltmarkte? Weit eher gilt jene Verschiedenheit von Deutschland einer-, Spanien und Sardinien andrerseits, weil wir in thermischer und klimatischer Hinsicht keinen Süden haben.) Endlich werde die Union mit der Hälbinsel noch dadurch gefördert, daß „die Freiheit des Austausches leicht sei zwischen einem Lande das nur Rohstoffe und einem andern das Fabrik-Erzeugnisse besitzt.“ Die Sprache ist doch aufrichtig. Hei! das wären vortreffliche Märkte, wohlfeile Eroberungen für die französische Industrie, Länder wie Spanien, Portugal, Sardinien, Niederland ausschließlich mit Fabrikaten zu ver-

*) Vorläufig dürfte auch die Hereinziehung Sardiniens in die französisch-niederländische Union noch Schwierigkeiten begegnen. Viele Naturprodukte sind in beiden Ländern gleich, und Genua kann niemals ein Hafen Frankreichs werden, das deren selbst am Mittelmeere besitzt, wohl aber der Schweiz und Deutschlands. Dieses sind die großen Hinterländer der ligurischen Küste.

sorgen! Hierauf sind auch die Verträge Frankreichs gerichtet, es hat die Kolonialpolitik Englands gegen den Kontinent sehr gut aufgefaßt und wendet sie mit einer Gelehrigkeit an die fast noch den Meister übertrifft: es bietet der Roherzeugung Sardiniens, Spaniens, Belgiens, Deutschlands Vortheile an, die der französischen Industrie selbst zu gute kommen, gegen Zugeständnisse die dieser zugleich den Markt in jenen Ländern erweitern — es schlägt zwei Fliegen mit einer Klappe. Es ist die so lange von England gegen Deutschland und Portugal geübte Politik, angewandt auf Frankreichs Nachbarstaaten.

Ist Hr. Richelot auch unbefangen genug anzuerkennen daß der Tag noch fern steh, der die annoch so unvollständige Erfüllung des berühmten Wortes Ludwigs XIV. sehen werde: „Es gibt keine Pyrenäen mehr;“ so glaubt er doch daß, wie seine Väter vor fünfzig Jahren die Schranken fallen sahen, welche die Provinzen Frankreichs voneinander trennten (wie wir es jezt in Deutschland sehen), so würden seine Enkel auch alle diejenigen nacheinander fallen sehen die sie noch von ihren Nachbarn trennen, ja einige würden vielleicht noch unter seinen Augen fallen. Und nun die Mittel dazu, der Gang dahin? Frankreich und Deutschland müßen sich mittelst der Eisenbahnen ineinander verbreiten und unablässig durchdringen; eine große westliche Bundesgenoßenschaft muß ins Leben treten, die Frankreich den Rhein gibt und was es wünscht — „wir werden den Rhein dann haben und, ohne sein Waßer mit Blut zu röthen, denen welche ihn jezt uns streitig machen die Hand drücken,“ denn in das Mittelmeer, nicht in den Rhein müße Frankreich fürder seine Waffen tauchen. Tradizioneller Einfluß knüpfe zudem seit langem schon in einigen Beziehungen „die süddeutschen Staaten Baden, Bayern, Würtemberg ꝛc. an Frankreich.“ Von Franz I. an hab Frankreich „die Fürsten des deut-

schen Reichs beständig gegen den Kaiser unterstüzt" (auch wohl auß eigenem Drange ihre Länder verwüstet); Napoleon sei der Schuzherr des Rheinbundes gewesen, und diese südlichen Staaten bestehn heute noch ungefähr ebenso wie er sie geschaffen. Die Juliusregierung sei durch die Verlegenheiten welche eine neuentstehnde Gewalt umlagern, gehindert worden die Rolle einer Beschüzerin der kleinen konstituzionellen Staaten Deutschlands gegen die beiden Haubtmonarchien zu spielen. Glücklicherweise hat ihr nun der Zollverein — das „Ergebniss der geschickten Thätigkeit preußischer Unterhandlungen" — alle Mühe erspart, und das ist nicht der geringste Vortheil den wir Deutschen dem Handelsbunde verdanken. Der Stand der Dinge hat sich gänzlich geändert. Ob aber die Einigung der südlichen und der nördlichen deutschen Staaten unauflösbar sei? Ob das französische System nicht hoffen könne jene eines Tages wieder an sich zu ziehen? Im Zollverein deute nichts, antwortet Hr. Richelot, auf Keime der Auflösung hin, er sei volkthümlich, jung, kräftig organisirt und noch in unaufhaltsamem Wachsthume begriffen. „Ich weiß die südlichen Staaten haben weniger Wahlverwandtschaften mit Preußen als die nördlichen, selbst als diejenigen die außerhalb des Zollvereins geblieben sind; Berlin und München sind gewissermaßen die beiden Enden einer Zweiheit, die sich in den Handelsverhältnissen durch die annoch bestehnde Verschiedenheit der Münzsysteme, die des Thalers und des Guldens, kundthut. Doch scheint mir weniger wahrscheinlich daß diese Verschiedenheiten zu einer Auflösung führen, als daß sie vor der Thätigkeit des Vereins verschwinden werden. Alle Anstrengungen des Südens sind im gegenwärtigen Augenblick auf eine Annäherung an den Norden gerichtet: auf den Ludwigkanal und auf die mit dem norddeutschen Neze in Verbindung tretende Eisenbahn

verwendet Bayern alle für öffentliche Arbeiten verfügbaren Gelder. Und dennoch ist, wie bereits erwähnt, vor einiger Zeit in diesem Theile des deutschen Vereins Mißvergnügen ausgebrochen." Eine neue Aussicht! Hr. Richelot spricht sodann von den Klagen der süddeutschen Gewerbtreibenden über die Unzulänglichkeit der Zollgebühren und über den hartnäckigen Widerstand Preußens gegen jede bedeutende Zollerhöhung; ja man hob auf einer Versammlung Gewerbtreibender in Stuttgart die merkwürdigen Worte (schmähliche, wenn sie wahr sind) ausgesprochen: „Wenn wir mit Frankreich vereint wären, so würden wir durch seinen Tarif wirksamer beschüzt sein." Wenn die Franzosen in derlei Kundthuungen Anderes sehen als augenblickliche persönliche Misstimmung, so verrechnen sie sich: düstere Wolken ziehen von Zeit zu Zeit über alle menschlichen und volklichen Gestaltungen, ohne daß darum diejenigen die auf dauernden Grundlagen ruhen, durch die unvermeidlichen Reibungen der Intereßen erschüttert würden; auch liegt es in der Natur der Dinge gegen die Macht zu schreien, ohne daß man aufhört sie anzuerkennen, wenn sie wahrhaft nüzlich und schüzend ist. Wenn aber auch jener Abfall vom Zollvereine möglich wäre, was ich verneine, so würden doch die südlichen Staaten sich dann nur Österreich, dem Laufe der Donau nach, anschließen dürfen, nimmermehr aber Frankreich, so lange noch Recht und Ehre in Deutschland bestehn; ungeachtet Hr. Richelot meint: die misvergnügten Gewerbtreibenden hätten nicht an Österreich, sondern an Frankreich gedacht — diesem sei die Bewegung der Geschäfte sowie der Zug der Ideen zugewandt. „Wenn es diesen Staaten nicht vorbehalten ist," schließt der Franzose das Hauptstück, „sich von dem Vereine zu trennen, dem sie jezt angehören, so wären sie es wenigstens die in noch dunkler Zukunft zuerst sich aussprechen würden für die

Verschmelzung des deutschen Systems mit dem französischen *).“

---

*) Hr. Richelot geht auch bereits auf die ökonomischen Einzelheiten der Frage über einen Handelsverein zwischen Frankreich und Deutschland ein. Er befürchtet nicht daß dabei die Einkünfte eines der beiden Länder sich ebenso vermindern würden, wie der Zollverein die Preußens vermindert hat, weil zwischen dem französischen und dem deutschen Zollsysteme die radikale Verschiedenheit nicht bestehe, welche Preußen von den kleinen deutschen Staaten trennte. Jede der beiden Mauthen gewährt im Verhältnisse zur Volkszahl allerdings ungefähr dieselben Einkünfte: der Rohertrag der Zollvereinseinnahme in den Jahren 1838 und 1839 hat, bei einer Bevölkerung von nahezu 27 Mill. Seelen, etwas mehr als 20 Mill. Thlr. oder 75 Mill. Fr., die französische, bei 35 Mill. Einwohnern, ungefähr 108 Mill. Fr. betragen; jene gibt 2 Fr. 77 C., diese 2 Fr. 88 C. auf den Kopf. Eine Zolleinigung, bei welcher die Masse der Einkünfte nach der Volkszahl vertheilt würde, führte also hier keine in Anschlag zu bringende Veränderung herbei; es fiele bloß die Summe der bei dem Tauschhandel zwischen beiden Ländern erhobenen Gebühren weg, welche sich im Jahre 1841 für Frankreich über 7 Mill. Fr. erliefen, für den Zollverein wohl fast ebenso hoch, zusammen etwa 13 Mill. Würden diese von dem Betrage der vereinten französischen und deutschen Einnahmen, 183 Mill., abgezogen, so blieben 170 Mill. übrig, was noch 2 Fr. 74 C. auf den Kopf machte. „Wir wären, wie man sieht,“ schließt Hr. Richelot, „gegen unsere Nachbarn im Verluste; allein dieser Verlust wäre nicht so bedeutend, daß er einer Verbindung, deren Vortheile man anerkannt hätte, ein Hinderniß bereiten könnte.“ Aber Hr. Richelot rechnet und schließt ganz falsch, selbst angenommen daß alle seine Zahlenangaben richtig wären. Denn die Deutschen würden im Verluste sein, nicht die Franzosen; und zwar deshalb weil die gegenwärtigen Zollsätze in Frankreich weit höher sind als die im Zollvereine. Wenn nämlich trotz des weit höhern französischen Tarifs die Zollein-

Ich hab bei dem lezten Punkte ausführlicher verweilt um die harfliegenden Zollunionshofnungen der Franzosen zu zeigen, die sich, wie man sieht, nicht auf Belgien beschränken, ja nicht einmal auf die gewaltigen Naturwälle der Pyrenäen und Alpen, nicht auf den Rhein, sondern auch noch weit in Deutschland hinübergreifen und sogar den Ge-

---

künfte in Deutschland verhältnismäßig ebenso bedeutend sind als in Frankreich, so kann das seinen Grund nur darin haben daß wir Deutschen mehr zollbare Artikel verbrauchen als die Franzosen, dergestalt daß dieser Mehrverbrauch unsern Kassen ersezt was an der Höhe der Zölle ihnen, den französischen gegenüber, verloren geht. Es liegt in jenen Angaben in Wahrheit nur der Beweis 1) daß höhere Zölle nicht immer ein höheres Einkommen gewähren, indem sie den Verbrauch mindern und den Paschhandel beleben; 2) daß der Zollverein an fremden Waren verhältnismäßig mehr verbraucht als Frankreich. Kaffee und Zucker haben dem Zollvereine im Jahr 1839 die Hälfte seiner Zolleinnahmen verschafft; in demselben Jahre betrugen sie 40 Prozent der französischen, 1841 über 50 Proz. Diese Waren sind allerdings daher für die beiderseitigen Mauthen am einträglichsten, aber dieses beweist noch nicht daß auch ihr Verbrauch in beiden Ländern gleich ist. Frankreich erhebt nichts von Weinen, Tabak (weil Monopol), wenig von wollenen und baumwollenenen Garnen und Geweben (weil sie wie prohibirt sind), im Zollverein bilden die Gebühren von diesen Artikeln etwa 25 Prozent der Gesamteinnahme; wir erheben dagegen nichts von Wolle, Frankreich eine bedeutende Summe. Nehmen wir an die französischen Zölle seien im Durchschnitte doppelt so hoch angesezt als die unsrigen, so müsten wir nothwendig doppelt so viel an fremden Erzeugnissen verbrauchen als Frankreich, damit unsere Zolleinnahme der seinigen gleich käme. Würden die Tarife nun bei einer Zolleinigung beider Länder gleichgestellt, so würden wir bei unserm stärkern Verbrauch auch ungefähr doppelt so viel zu der Gesamteinnahme beitragen als Frankreich. So wenig Grund hat die Rechnung des Franzosen!

danken an Sprengung des deutschen Zollvereins nicht aufgegeben haben. Das ist immer eine Warnung für uns. Sie mahnt die Regierungen den öffentlichen Wünschen alle Beachtung zu schenken, ihnen zu willfahren wenn sie begründet sind, und ihre Schwächen mit liebevollem Ernste aufzudecken wenn sie auf Irrthum beruhen; die Völker aber an Besonnenheit, Mäßigung; die deutsche Presse endlich an die schöne Aufgabe die Nazion immer tiefer mit den Grundgedanken des Zollvereins zu durchdringen, sie über seine Vortheile und seine Zwecke aufzuklären und mit ernster Gesinnung den Angriffen von außen entgegenzutreten. Wie Süddeutschland hansische Stimmen verachtet, die wie englisches Erz tönen, so soll es auch auß seinem Schoße Stimmen zurückweisen, die wälschen: niemals sollten wir weder Franzosen noch Engländern selbst Anlaß geben Meinungen, wie die obigen, äußern zu dürfen. Schlecht von der Vaterlandsliebe eines Volkes, und wär's auch nur seines Fabrikantentheils, zu denken bringt ihm nie und nirgends Ehre; was dem einzelnen Franzosen überall Achtung verschafft, ist eben das warme patriotische Gefühl, das seine ganze Nazion lebendig durchdringt.

In Belgien mithin, lehrt uns ferner Hr. Richelot, haben wir einen Haubtwall zu schäzen für unsere eigene Einigung und deren Bestand, sowie gegen die französische Union; Belgien soll und kann allein der Außgangspunkt für leztere sein, ihr Prüfstein, der Fußschemel zu Frankreichs neuer Größe und neuem Glanze. Dies erhöht noch die Wichtigkeit unsers Anliegens an Belgiens politischer und kommerzieller Unabhängigkeit. Betrachten wir daher noch näher das Gewicht der materiellen Intereßen welche Belgien zu Frankreich hinziehen. Ich meine die Bewegungen des Tausch- und Durchgangshandels zwischen den beiden Ländern; denn daß sonst kein Angehn von Belang vermöge

Belgien an Frankreich zu fesseln, erhellt aus dem Vorstehenden bereits zur Genüge. Wie ich schon früher bemerkte, ist der Verkehr zwischen Belgien und Frankreich allerdings sehr beträchtlich und verdient von beiden Seiten alle Beachtung; wir werden aber auch sehen daß er als westlicher, im Gegensaze zu Belgiens Verkehr nach Osten mit Deutschland und Holland, nicht bloß jezt schon gegen diesen an Bedeutung zurücksteht, sondern auch für die Zukunft nicht so günstige Außsichten wie der leztere darbietet.

Als Anhaltspunkte dieser Untersuchung nehme ich die amtlichen (belgischen, deutschen und französischen) Nachweise über den belgischen Handel von den Jahren 1840 bis 1843, wobei die Wirkung des Vertrags vom 1. September 1844 also noch gar nicht in Betracht kömt.

Übersicht des belgischen allgemeinen und besondern Handels von 1840—1843.

	Allgemeiner.			Besonderer.		
	Einfuhren.	Außfuhren.	Zusammen.	Einfuhren.	Außfuhren.	Zusammen.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1840	246,405,399	183,497,827	430,000,000	201,204,381	156,881,054	345,200,000
1841	277,220,650	211,627,169	488,900,000	210,029,933	154,138,707	364,200,000
1842	288,387,663	201,970,588	490,400,000	234,247,281	142,069,162	376,300,000
1843	294,584,180	222,154,261	516,700,000	216,417,629	156,229,238	372,600,000

In den Jahren 1842 und 1843 vertheilte sich die belgische Handelsbewegung also:

	Einfuhren aus			Ausfuhren nach		
	Allgemeiner Handel.	Besonderer Handel.		Allgemeiner Handel.	Besonderer Handel.	
	1843.	1843.	1842.	1843.	1843.	1842.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Frankreich	45,702,441	37,330,324	38,143,224	96,480,824	67,215,559	61,522,565
Zollverein	26,928,947	22,123,715	20,409,421	43,875,801	22,956,329	17,578,761
Hansische, mecklenb. u. hanöversche Häfen	2,034,453	1,642,208	2,123,407	12,703,449	12,014,794	10,910,705
Österreich u. Schweiz	3,604,026	3,308,912	2,920,954	3,142,466	2,831,385	2,330,234
Niederland	42,094,710	33,750,104	38,083,181	34,728,976	25,528,640	26,397,502
Piemont	454,500	72,458	365,215	2,378,888	2,577,982	1,488,240
Rußland	19,534,040	15,436,679	14,754,641	761,622	692,713	317,372
Skandinavien	3,973,745	5,400,070	5,206,893	2,676,583	1,109,410	1,124,783
England	70,841,792	46,909,444	48,252,125	10,787,074	9,378,975	9,075,160
Spanien	818,260	783,159	1,201,268	240,129	206,769	221,520
Portugal	1,660,783	1,544,456	2,059,553	10,525	4,915	5,184
beiden Sizilien	2,057,878	1,351,267	1,059,296	1,491,351	1,486,033	1,501,254
Türkei	698,574	452,774	468,903	2,486,050	2,460,058	2,675,364
Vereinigte Staaten	32,473,458	24,531,424	21,500,149	3,537,946	2,686,996	2,053,022
Cuba und Portorico	9,077,293	6,427,004	8,646,101	1,256,009	1,045,463	795,562
Filipinen	1,655,442	289,094	169,492	3,789	645	21,453
Holländisch-Ostindien	1,653,917	849,619	1,023,090	386,606	205,987	91,773
Brasilien	8,052,650	3,470,204	12,312,337	1,715,394	896,945	4,221,756
Rio de la Plata	10,168,009	2,625,323	3,002,495	202,578	120,443	313,297
Haiti	4,675,782	1,305,154	7,432,230	3,874	547	11,604

Aus vorstehnder Tabelle, die ich durch Striche in eine den Überblick erleichternde Abordnung gebracht, erhellen merkwürdige Thatsachen. Einmal stellt sich die Bilanz für Belgien in seinem Handel mit europäischen Staaten, England und Rußland ausgenommen, auffallend günstig dar; in seinem Handel mit außereuropäischen Ländern dagegen auffallend ungünstig. Während Belgien im allgemeinen Handel doppelt so viel nach Frankreich und sechsmal soviel nach den Hansestädten ausführt als es von dort bei sich einführt, betragen umgekehrt seine Einfuhren aus den überseeischen Ländern, den Vereinigten Staaten, Brasilien, Haiti, Rio-de-la-Plata, Holländisch- und Spa-

nisch-Indien, das Zehenfache und noch mehr seiner Ausfuhren dahin. Das Misverhältniſs zu seinem Nachtheil im außereuropäischen Handel wird nur außgeglichen durch das Misverhältniſs zu seinen Gunsten im europäischen Verkehr. Ist es möglich klarer und schlagender die wunde Stelle des belgischen Handels anzudeuten? Aller Druck und alle Noth der Gewerbe in Belgien rührt lediglich daher, daß ihre Erzeugnisse auf den transatlantischen Märkten keinen oder nur einen unbedeutenden Absaz finden. Die Vereinigten Staaten sandten 1843 direkt, aber meist in nichtbelgischen Schiffen, Belgien für nahe 32½ Mill. Fr. ihrer Erzeugnisse zu, wovon über 24½ Mill. in Belgien zum Verbrauche kamen; dieses sezte dagegen nur für etwas über 2½ Mill. Fr. an eigenen Erzeugnissen dahin ab. Im Verkehre mit Rio-de-la-Plata war dieses Verhältniſs noch ungünstiger, Belgien bezog von dort für 10 Mill. Fr. und sezte nur für etwas über lumpen 100,000 Fr. an eigenen Produkten direkt dahin ab. Dieses Misverhältniſs gestaltet sich dadurch aber noch viel ungünstiger, daß England außerdem Kolonialwaren, die es mit seinen Fabrikaten bezahlt, in großer Menge Belgien über britische Häfen zuführt, ohne ihm dafür Entsprechendes abzunehmen; daß es also dieselbe Stellung zu dem belgischen Kolonialhandel wie zu dem deutschen einnimt: im Jahr 1843 giengen von England auß für nahe 71 Mill. Fr. Waren in Belgien ein, wovon dieses selbst an 47 Mill. verbrauchte, während Belgien nur für etwas über 9 Mill. seiner Erzeugnisse nach England absezte und nach den englischen Kolonien so gut wie gar nichts! Auch über Holland strömten nach Belgien für 42 Mill. Fr. Waren, wovon es selbst beinahe 34 Mill. verzehrte, während es nur für 25½ Mill. Fr. an belgischen Erzeugnissen dahin absezte. Wenn nun aber Belgien jene ungeheuern Einfuhren auß den überseeischen Ländern mit

eigenen oder gleichgestellten Schiffen und im direkten Bedarfshandel besorgte, statt sie sich mit fremden Schiffen oder über England und Holland zubringen zu lassen, so müste offenbar auch sein Ausfuhrhandel, mithin auch der Absaz seiner eigenen Erzeugnisse nach den transatlantischen Märkten in demselben Maße zunehmen, d. h. es müste sich mit der Zeit der Absaz belgischer Erzeugnisse nach Amerika und den Indien wenigstens verzehenfachen, denn es würde alsdann alle jene Einfuhren, zum mindesten in dem Verhältnisse als es sie selbst verbraucht, auch mit belgischen Fabrikaten eintauschen, während sie jezt meistens mit britischen Fabrikaten bezahlt werden.

Hieraus ergibt sich nun als erstes wichtigstes Gesez für die belgische Handelspolitik: **Belgiens Haubthandelsinteresse besteht darin den jezigen ungünstigen Zwischenhandel zwischen ihm und den überseeischen Märkten in einen direkten Bedarfshandel umzuwandeln.** Das scheint die gegenwärtige belgische Regierung verstanden zu haben, denn hierauf zielen das neue Differenzialzollsystem, das Freilagerwesen und die wichtigste Seite des Handelsvertrags mit dem Zollverein. Wäre dieses Gesez aber von Belgien früher schon vollkommen gewürdigt worden, so würde es die deutsche Vereinsflagge auch im transatlantischen Handel mit seiner Flagge gleichgestellt haben, denn nur dann fehlt es ihm nicht an Schiffen und andern Mitteln jenes Haubtziel ganz zu erreichen. So gewis die belgischen Häfen niemals Haubtseeausgänge für Frankreich werden können (auch wenn die Kolonialeinfuhr über Belgien in Frankreich nicht mehr verboten wäre), so gewis kann Belgien nur im Vereine mit Deutschland, welches das gleiche Ziel zu erstreben hat, den Zwischenhandel aus seinem transatlantischen Verkehr verdrängen und denselben in einen ersprießlichen

unmittelbaren Bedarfshandel umwandeln. Dieses Anliegen allein müßte hinreichen, Belgien jeden Gedanken an eine Mautheinigung mit Frankreich zurückweisen zu lassen, wie vortheilhaft und bedeutend sonst auch sein Verkehr mit diesem Staate sein möchte; eine große sichere Zukunft kann die belgische Industrie nur im Vereine mit Deutschland in einem geregelten direkten Bedarfshandel mit den transatlantischen Ländern finden. Doch auch die untergeordneten Beziehungen müssen wir des Nähern würdigen.

Aus der Tabelle ergibt sich ferner: von dem allgemeinen Handel Belgiens im Jahr 1843, im Belaufe von 516,738,461 Fr., kömmt auf den Verkehr mit Frankreich die bedeutende Summe von 142,183,265 Fr. oder 27 Prozent; auf den Verkehr mit Deutschland 92,288,842 Fr. oder beinahe 18 Prozent; auf den Verkehr mit Niederland 76,823,686 Fr. oder nahe 15 Prozent; auf den mit England 81,658,866 Fr. oder nahe 16 Prozent. Von dem besondern Handel Belgiens dagegen, im Belaufe von 372,646,867 Fr., kömmt auf Frankreich 104,545,883 Fr. oder etwas über 28 Prozent; auf Deutschland 64,877,123 Fr. oder beinahe 17½ Prozent; auf Niederland 59,278,741 Fr. oder beinahe 16 Prozent; auf England 56,283,419 Fr. oder etwas über 15 Prozent. Man sieht, Belgiens Verkehr ist mit Frankreich im Jahr 1843 sowohl im allgemeinen als im besondern Handel am bedeutendsten, er beträgt 27 Proz. von jenem, 28 Proz. von diesem; darnach der mit Deutschland, nämlich 18 und 17½ Prozent. Rechnet man dagegen Belgiens Verkehr mit Deutschland und Niederland zusammen, so erscheint dieser der weitwichtigste, schon damals eh noch die Wirksamkeit der vollendeten Rheinbahn, der belgischen Differenzialzölle, der Freilager und des Septembervertrags sich hat geltend machen können, was natürlich alles besonders zu Gunsten des belgischen

Verkehrs nach Osten geschehen wird. Derselbe beträgt nämlich 169,112,528 Fr. oder ungefähr 33 Prozent des allgemeinen Handels, und 124,155,864 Fr. oder $33\frac{1}{2}$ Prozent des besondern belgischen Handels vom Jahr 1843. Die beiden östlichen Nachbarn Belgiens allein drückten also schon damals die Wagschale des belgischen Handels Frankreich gegenüber nieder; mithin kann sich auch in dieser Betracht Belgien letzterem nicht in die Arme werfen, um jene zu opfern.

Weiter läßt sich fragen nach dem Verhältnisse der Ein- und Ausfuhren und nach ihrer Zunahme. Belgien führte 1843 zum eigenen Verbrauche ein aus Frankreich 37,330,324 Fr. oder stark 17 Prozent seines gesamten fremden Verbrauchs, und führte an eigenen Erzeugnissen nach Frankreich aus für 67,215,559 Fr. oder 43 Prozent seines besondern Ausfuhrhandels. Diese Zahlen betragen in Bezug auf Deutschland 27,074,835 Fr. bei der Einfuhr oder $12\frac{1}{2}$ Proz., und 37,802,488 Fr. bei der belgischen Ausfuhr oder stark 24 Prozent; in Bezug auf Niederland beinahe 16 Proz. bei der Einfuhr, und stark 16 Prozent bei der Ausfuhr; in Bezug auf England endlich stark $21\frac{1}{2}$ Prozent (!) bei der belgischen Einfuhr, und nur 6 Prozent bei der belgischen Ausfuhr. Auch in dieser Hinsicht ist also der Verkehr Belgiens mit Frankreich der günstigste zu nennen; zwar betragen im besondern Handel die belgischen Ausfuhren nach Deutschland fast das Doppelte der deutschen Einfuhren nach Belgien, aber selbst die Ausfuhren an belgischen Erzeugnissen nach Niederland und Deutschland zusammen erließen sich nur auf 40 bis $40\frac{1}{2}$ Prozent, noch immer $2\frac{1}{2}$ Prozent weniger als die nach Frankreich. Dagegen ist nun aber einmal zu erwägen, daß der allgemeine Handel Belgiens in östlicher Richtung weit bedeu-

tender war als in westlicher, und zweitens daß derselbe während der lezten Jahre mit Deutschland in weit größerm Verhältnisse zugenommen hat als mit Frankreich. Im Jahr 1843 betrugen die allgemeinen belgischen Einfuhren aus Frankreich 15 Prozent der Gesamteinfuhr, die Ausführen dahin 43 Prozent des allgemeinen belgischen Ausfuhrhandels; dagegen die Einfuhren aus Deutschland etwas über 11 Proz., die aus Niederland stark 14 Proz., zusammen etwa 25½ Prozent der belgischen Gesamteinfuhr, die Ausfuhren dahin aber beziehlich 27 und 16, zusammen ebenfalls 43 Prozent des allgemeinen belgischen Ausfuhrhandels.

Belgiens besonderer Handel mit Frankreich stieg nach den Angaben der Tabelle von 99,665,789 Fr. im Jahr 1842 auf 104,545,883 Fr. im Jahr 1843, oder um beinahe 5 Prozent; er betrug in jenem Jahr 26½, im letztern 28 Prozent des ganzen besondern Handels von Belgien. Dieser Verkehr mit Deutschland stieg dagegen von 56,273,479 Fr. im J. 1842 auf 64,877,123 Fr. im Jahr 1843, oder um beinahe 15½ Prozent; er betrug in jenem Jahr noch nicht 15 Proz., im letzteren aber schon 17½ Prozent des ganzen besondern Handels Belgiens. Das Verhältniß der Zunahme des Verkehrs spricht mithin schon in jenen Jahren entschieden zu Gunsten Deutschlands; denn während der besondere Handel Belgiens mit Frankreich nur 5 Proz. gestiegen, hat der mit Deutschland in dem einen Jahre um 15½ Prozent zugenommen. Gilt dieses schon vom besondern Handel, so gilt es noch mehr vom allgemeinen. In diesem betrugen die belgischen Einfuhren aus England 70,871,792 Fr., wovon nahebei 24 Mill. durch Belgien meist nach Deutschland und weiter transitirten, aus den Vereinigten Staaten 32,473,458 Fr., wovon 8 Mill. weiter giengen, aus Brasilien 8,052,630 Fr., wovon 5 Mill., aus Rio de la Plata 10,168,009 Fr., wovon sogar über

7½ Mill. transitirten, die belgischen Häfen und Straßen belebend. Auch betrug die allgemeine Einfuhr nach Preußen allein über das Doppelte der Einfuhr an belgischen Erzeugnissen, nämlich für 35,185,643 Fr.; was alles eben beweist daß der belgische Durchgangshandel nach keiner Seite so groß ist als nach Deutschland, daß auf dieses also seine natürliche Lage und die Zukunft seines Seeverkehrs hinweisen. Im Jahr 1844 hat sich jenes Verhältniß, schon wegen der großen belgischen Eisenaußfuhren in den Zollverein, noch günstiger gestaltet, und im Jahr 1845, wo der Vertrag vom 1. September und die Eisenbahnen ihre Wirksamkeit entwickeln werden, darf allen bisherigen Erfahrungen zufolge einer ganz ungewöhnlichen Zunahme des allgemeinen belgischen Verkehrs nach Deutschland entgegengesehen werden.

Die obigen Vergleiche betreffen bloß das quantitative Verhältniß des belgischen Handels mit Frankreich und Deutschland; ein anderes ist das qualitative Verhältniß, nämlich von welcher Art und Beschaffenheit die gegenseitigen Auß- und Einfuhren sind. In dieser Hinsicht erscheint der deutsche Markt Belgien verhältnismäßig weit vortheilhafter als der französische. Im Allgemeinen werden nämlich Fabrikländer die Einfuhr von Rohstoffen schon im eigenen Belange so viel möglich begünstigen, die Einfuhr von Fabrikaten dagegen möglichst abwehren; auf den Absaz der lezten nach den andern Ländern aber muß es ihnen vorzüglich ankommen. Wenn Belgien z. B. haubtsächlich Rohstoffe nach Frankreich absezt, so hat es für diesen Absaz wenig zu fürchten, da das französische Intereße selbst solchen heischt; führt es dagegen nach dem Zollverein haubtsächlich veredelte Erzeugnisse auß, so hat es deßen Intereßen sorglichst zu schonen, weil der Zollverein diese Art Erzeugnisse nöthigen Falls entweder selbst verfertigen oder

sie ohne große Beschwerde auch von anderwärts beziehen kann. Die belgische Handelsbilanz mit Rußland z. B. ist die ungünstigste, es bezog im J. 1843 auß diesem Reiche zum eigenen Verbrauche für 15,436,679 Fr. meist Rohstoffe, und sezte nur für 592,713 Fr. seiner Erzeugnisse direkt dahin ab; dennoch fällt es Belgien nicht ein sich hierüber zu beklagen oder gar seine Einfuhr auß Rußland künstlich beschränken zu wollen, auß dem einfachen Grunde weil es der russischen Stoffe bedarf und sie sonst nirgends gleich vortheilhaft einkaufen kann. Betrachten wir nun zuerst das *qualitative Handelsverhältniss* zwischen Belgien und dem Zollverein, wobei es auf die Größe der folgenden Zahlen an sich (sie bezeichnen nur den Landverkehr) nicht mehr ankömt:

Einfuhr vom Zollverein nach Belgien.

	Rohstoffe.	Produkte.	Fabrikate.	Im Ganzen.
1840	10,059,674	3,761,552	5,301,422	19,122,648
1841	11,729,642	1,873,322	5,143,240	18,746,204
1842	9,056,776	4,067,098	5,063,064	18,186,938
im Ganzen in den 3 Jahren	30,846,092	9,701,972	15,507,726	56,055,790
im Durchschnitte . .	10,282,030	3,233,991	5,169,242	18,685,263

Belgische Außfuhr nach dem Zollverein.

	Rohstoffe.	Produkte.	Fabrikate.	Im Ganzen.
1840	3,112,313	2,232,884	12,564,203	17,909,400
1841	3,272,660	1,926,060	11,650,531	16,849,251
1842	3,751,845	1,338,705	11,086,678	16,177,228
im Ganzen in den 3 Jahren	10,136,818	5,497,649	35,301,412	50,935,879
im Durchschnitte . .	3,378,939	1,832,550	11,767,137	16,978,626

Hierauß folgt: die Außfuhr Belgiens an *Fabrikwaren* nach dem Zollverein (12 Mill.) war mehr als doppelt so groß als die ähnliche des Zollvereins nach Bel-

gien (5 Mill.); dagegen führte der Zollverein dreimal mehr Rohstoffe (10,282,030) nach Belgien auß als er von dort einführte (3,378,939). Die belgische Independence, die obige Tafel mittheilt, bemerkt außerdem dazu: die auß dem Zollverein eingeführten Rohstoffe bestünden gröstentheils in solchen die Belgien zu seiner Fabrikazion nicht entbehren könne, so seien unter jener Summe von 10 Mill. allein für 6 bis 7 Mill. Wolle begriffen; was dagegen bei Belgien als Rohstoffaußfuhr angegeben sei, besteh gröstentheils in Halbfabrikaten, z. B. Roheisen, Leinengarn, gegerbtem Leder. Einwendungen welche Brüsseler ministerielle Blätter dagegen erhuben, beantwortete die Independence also: zwar sei richtig daß unter den belgischen Fabrikatenaußfuhren nach dem Zollverein auch diejenigen Tücher (von Verviers) begriffen seien, welche bloß durch das Vereinsgebiet transitirend nach der Schweiz und Italien gehn; dagegen hätten aber die Gegner zu bemerken unterlaßen daß in der neuesten Zeit große Mengen neuer Stoffe, namentlich Hosenzeuge, von Verviers nach dem Zollverein gehn, daß ferner andrerseits unter den Fabrikateneinfuhren auß dem Zollverein auch diejenigen Waren begriffen wären die auß der Schweiz kommen, namentlich Baumwollgewebe, Seidenbandwaren und Uhren, und endlich daß ein Theil der Wolle und der Ölkörner, die als Einfuhren auß dem Zollvereine nach Belgien aufgeführt wären, durch dieses nur transitirten und nach Frankreich giengen. Auch hätte man in Anschlag bringen sollen daß der Transit von 1840 bis 42 sich schon der Art gehoben, daß anzunehmen er hab sich von 1842 bis 1844 auf mehr als 30 Mill. jährlich belaufen, während er von 1834 bis 1840 nicht mehr als 7 Mill. im Durchschnitt betragen.

Aber auch nach der folgenden Angabe des ministeriellen Journal de Bruxelles bleibt das Verhältniss

zwischen Rohstoffen und Fabrikaten durchaus zu Gunsten Belgiens bestehn:

Der Zollverein exportirte nach Belgien:

	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.
Rohstoffe . .	12,312,345	13,220,584	11,165,411	10,050,674	11,729,642	9,444,378
Produkte . .	1,376,072	2,807,864	2,125,908	3,761,552	1,875,322	4,541,128
Fabrikate . .	6,902,128	6,328,421	4,675,748	5,301,422	5,141,240	6,423,915
Zusammen .	20,590,545	22,356,869	17,967,067	19,122,648	18,646,204	20,409,421

Belgien dagegen exportirte nach dem Zollverein:

	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.
Rohstoffe ...	5,046,947	5,402,755	3,364,252	3,112,313	3,272,660	4,694,689
Produkte . .	3,701,584	3,858,379	3,167,099	2,232,884	1,926,060	1,489,521
Fabrikate . .	7,766,232	13,186,734	12,695,244	12,564,203	11,650,531	11,424,551
Zusammen .	16,514,790	22,447,868	19,226,595	17,909,400	16,849,251	17,588,761

Die Fabrikatenausfuhr des Zollvereins nach Belgien hat von 1837 bis 40 um 2 Mill. abgenommen, ist aber im J. 1842 wieder um 1½ Mill. gestiegen, während die Belgiens nach dem Zollverein von 7¾ Mill. auf 11½ Mill., folglich um ungefähr 50 Prozent gestiegen ist. Dieser Vortheil erscheint um so bedeutender, als von den 5 Mill. die Belgien unter der Rubrik Rohstoffe aufführt, der gröste Theil, wie oben angegeben, in schon halbveredelten Stoffen besteht.

Im belgischen Handel mit Frankreich aber stellt sich das qualitative Verhältniſs gerade umgekehrt heraus. Ich will den Beleg dazu aus *französischer* Quelle geben, die Niemand von jener Seite zurückweisen kann. In dem Berichte nämlich des französischen Handelsministers über den Handel Frankreichs vom Jahr 1842 heißt es unter anderm: die französischen allgemeinen Ausfuhren nach Belgien betrugen 49 Mill. Fr., die allgemeinen Einfuhren von Belgien 88 Mill. Fr.; nach Abzug der bloßen Transitgüter blieben noch beziehungsweise 41 und 77 Mill.*), und zwar bestunden diese aus folgenden Waren:

*) Diese Zahl ist zu hoch, doch wir sehen davon ab.

Ausfuhren Frankreichs nach Belgien.

Seidengewebe	6	Mill. Fr.
Baumwollgewebe	4	"
Wollgewebe	4	"
Möbel, Uhren, Pariser Waren 2c. . .	15	"
Weine	4	"
Brantewein 2c.	8	"
zusammen	41	Mill. Fr.

Einfuhren Frankreichs aus Belgien.

Flachs- und Hanfgewebe . . .	12	Mill. Fr.
Flachs- und Hanfgarne	3	"
Steinkohlen (783½ Mill. Kilogr.) .	12	"
Wolle (meist aus Deutschland) . .	9	"
Ölkörner (meist aus Deutschland) . .	7	"
Pferde (meist nur durchgehend) . .	5	"
Schlachtvieh (auch zum Theil transitirend)	4	"
Brennholz	4	"
Maschinen . . . . nicht ganz	1	"
Eisen, Kupfer, Zink, Kalk, Waffen 2c. .	20	"
zusammen	77	Mill. Fr.

Hieraus ergibt sich die höchstbelangreiche Thatsache daß Frankreich fast nur veredelte Produkte nach Belgien ausführt, und zum weit größten Theile Rohstoffe oder Halbfabrikate aus Belgien einführt. 90 Prozent der französischen Ausfuhren nach Belgien sind mehr oder minder Kunsterzeugnisse; die belgischen Ausfuhren nach Frankreich sind dagegen nur ungefähr zu 20 Proz. Kunsterzeugnisse, zu 26 Proz. Halbfabrikate (Eisen, Kupfer 2c.) und zu 54 Proz. Naturalien. Die Bilanz in der Fabrikatenausfuhr zwischen Frankreich und Belgien steht durchaus zu Gunsten des ersten, und zwar wie 30 (Millionen) zu 16 (Millionen), also für Belgien fast noch ungünstiger als sie im Verkehr mit dem Zollvereine günstig für es ist. Ferner sind die

in der Tabelle angegebenen französischen Ausführen nach Belgien durchgehends französisches Ursprungs, was nicht der Fall ist hinsichtlich der belgischen Einfuhren; schlägt man das was von diesen bloß durch Belgien spedirt wird — Wolle, Ölkörner, Pferde, Vieh 2c. — auf ungefähr 17 Mill. an, so schwinden die belgischen Einfuhren in Frankreich auf 60 Mill. ein. Die neuere französische Maßregel zur Erschwerung der Einfuhr von Maschinen 2c. läßt voraussehen daß auch dieser Posten fast ganz eingehn wird. Es übrigen also nur noch Linnengewebe und Linnengarne als wichtige Ausfuhrartikel der belgischen Industrie nach Frankreich, aber auch für diese engt sich seit 1842 mehr und mehr der französische Markt. Und dennoch sollte dieser junge Staat, um eines solchen winzigen Absazes von Fabrikaten willen, sich an Frankreich hingeben, das weite große Deutschland von sich abstoßen und, anstatt mit diesem vereint die transatlantischen Märkte zu erobern, sich in die Kolonialabhängigkeit Frankreichs stürzen? Unmöglich! Die transatlantischen Märkte müßen für den Fabrikatenabsaz Belgiens mit der Zeit unendlich wichtiger werden als Frankreich, aber eine Zolleinigung oder auch nur ein fesselnder Handelsvertrag mit diesem würde diese Hoffnung abschneiden und Belgien mit seinen Kolonialbedürfnissen an die französischen Kolonien verweisen.

Der Pariser Commerce bemerkte: die Übereinkunft Frankreichs mit Belgien von 1842, die diesem „einen Absaz von 25 Mill. Fr. an Flachs- und Hanfstoffen sichere," hab eine weit höhere Wichtigkeit als der Vertrag mit dem Zollverein, dessen ganzer Nuzen sich auf eine geringe Differenzialbegünstigung des belgischen Eisens beschränke. Schlägt man nun aber die französischen Handelstabellen auf, so findet man daß die belgische Einfuhr im Jahr 1843 an solchen Stoffen nur 14 Mill. Fr. betrug, also weniger als

im Jahr vor der Übereinkunft, und daß sie überhaubt nie so wenig betrug als gerade nach dem Abschluße dieses so gepriesenen Vertrags. Während der neun ersten Monate von 1842, 43 und 44 erliefen die französischen Einfuhren überhaubt:

	1842	1843	1844
Flächsene u. hänfene Gewebe Kil.	3,707,000	2,204,000	2,300,100
" " Garne "	9,513,100	5,511,500	6,356,900

Schon früher hab ich an den französischen Zolleinnahmen von diesen Artikeln bewiesen daß, wenn die neun Monate von 1844 wieder eine kleine Zunahme zeigen, dies nicht zu Gunsten der belgischen Einfuhr, sondern der englischen geschieht. Da überdem die Linnenpreise in derselben Zeit noch gesunken sind, während die französischen mechanischen Spinnereien und Webereien rasch zunehmen, so darf man sich nicht wundern daß scharfblickende Belgier glauben, jene Einfuhr würde, selbst bei Erneuerung der Juliusübereinkunft von 1842, binnen einigen Jahren so zu sagen ganz aufhören. In Betreff der Urstoffe, bei welchen Belgien betheiligt ist, verbrauchte Frankreich auß der Fremde vom 1. Januar bis zum 30. Nov. im Jahr 1844 11,417 Tonnen fremden Zink, während der nämlichen Zeit 1843 nur 9375 und 1842 nur 6032 Tonnen; ferner 49,184 Tonnen fremdes Gußeisen, 1843 nur 38,582 und 1842 29,796 Tonnen; endlich 1,515,000 Tonnen Steinkohlen, 1843 nur 1,343,000, 1842 1,429,000 Tonnen. Über Belgiens Betheiligung an dieser Vermehrung der französischen Einfuhren von Urstoffen, die ein günstiges Licht auf das Wachsthum der französischen Industrie wirft, liegen mir keine Daten vor. So viel aber ist gewis daß Frankreich deren Bezug auß Belgien nicht beschränken kann, ohne sich selbst aufs empfindlichste zu schaden, ja daß es sich auß innerem Bedürfnisse gezwungen sehen wird die Einfuhr der-

selben zu erleichtern. Troz des hohen französischen Zolles auf Roheisen können die Hammermeister und andere Eisenfabrikanten in den französischen Ardennen, im Departement du Nord und den übrigen französischen Grenzbezirken ihren Bedarf auß inländischem Eisen nicht decken und sehen sich genöthigt es auß Belgien einzuführen. Diese Thatsache spricht ein Buch gegen die unmäßigen Schuzforderungen der französischen Eisenerzeuger und dürfte, sollte man meinen, Frankreich für Zugeständnisse gegen das belgische Eisen geneigt machen. Aber nein! französische Blätter sehen in der Zunahme der Eiseneinfuhr nur den Beweis daß 4 Fr. Zoll (landwärts) vom metrischen Zentner Eisen, einem der wichtigsten und nöthigsten Rohstoffe, noch zu mäßig gestellt sind. Zu solchen Verirrungen führt das Prohibitivsystem! Man erhöhe den Zoll auf 9 Fr., Frankreich wird deshalb nicht mehr, vielleicht weniger Eisen erzeugen als gegenwärtig; aber die zahlreichen Eisengewerbe, die Tausende Menschen gesund nähren und die nüzlichsten Werkzeuge für das Leben liefern, die Maschinenfabriken welche die nazionale Gewerkkraft vermehren, würden schwer darunter leiden, und Frankreich würde bloß für sein projektirtes Eisenbahnnez noch einmal 150 Mill. Fr. mehr bezahlen, wie es sich dieses bisher schon durch Zölle vertheuert hat. Die französischen Eisenmonopolisten bilden eine geschloßene Sippschaft, die den Eisenbahngesellschaften wie der Regierung die Eisenpreise vorschreibt, und anstatt daß die vereinte Presse solchen Unfug bekämpfen sollte, unterstüzt sie ihn.

Unter solchen Umständen, wo die belgische Einfuhr an Fabrikaten nach Frankreich hinschwindet und dieses den Bezug von belgischen Urstoffen auf das ihm Nothwendige beschränkt, ist die Schwäche und Nachgiebigkeit der belgischen Regierung gegen die französische Handelspolitik kaum zu erklären, nicht zu entschulden. Nachdem der Versuch mis-

lungen war Belgien mit einenmale in Masse zu verschlin= gen, sollte es stückweise unter die Taxen Frankreichs gebracht werden. Die Art und Weise war ebenso fein als rücksichts= voll für das Intereße der französischen Fabrikanten, welchen man das Übergewicht über die belgischen auch nach dem An= schluße sichern wollte — hierin sollte die eigentliche Vorbe= reitung zu dem großen Ziele der Zollunion bestehn. Der französische Nazionalinstinkt auch in theoretischen Träumern und die Ergebenheit für die Praxis des Prohibitivsystems ver= hindern, daß der Regierung in ihren Reunionsplanen irgend Störungen von Berufenen und Unberufenen bereitet werden. Ihr schlauer Angriffsplan bestund darin daß sie den Belgiern gegen beträchtliche Zugeständnisse ge= ringe Differenzialzölle in einzelnen ihrer Haubtgewerbzweige allmählich gewährt, unter der Bedingung daß Belgien in diesen Zweigen die französischen Zölle gegen das übrige Auß= land annimt. Der Anfang ward durch die Juliusüber= einkunft mit der Leinenindustrie gemacht. Auf diese Weise sollte nämlich Belgien veranlaßt werden einerseits sein Zoll= system stückweise dem französischen zu verähnlichen, andrer= seits sich gegen das übrige Außland abzuschließen. Nur die Eifersucht der französischen Fabrikanten wandte die häu= figere Anwendung jenes Grundsazes bisher ab. Zugleich hatte man bei den Unterhandlungen das Ziel im Auge die Einfuhr natürlicher Produkte auß Belgien und die Außfuhr französischer Manufakte nach Belgien zu fördern, indem man jene als ein Zugeständniß für Belgien geltend machen wollte. Kurz vor dem Abschluße des Vertrags vom 1. Sept. war ein neues Übereinkommen zwischen Belgien und Frank= reich im Werke, und das Journal des Debats äußerte darüber: Französischerseits sollen die Zölle auf von Belgien eingeführte Rohhäute, Marmor und andere Steine, auf

Hopfen und Steinkohle um 50 Prozent vermindert werden. Dagegen würde Belgien unsern Manufakturen einige Zugeständnisse machen, wovon wir nur die bedeutendsten anführen. Im Begriffe seine Zölle auf fremde Baumwollgewebe um 40 bis 50 Prozent zu erhöhen, würde es unsere Gewebe von dieser Zollerhöhung ausnehmen, so daß wir auf dem belgischen Markt einen Vortheil von 50 Prozent vor England in einem Artikel besäßen, von dem Belgien gegenwärtig große Mengen aus England bezieht. Außerdem würde Belgien einen gleichen Unterscheidungszoll zu Gunsten unsrer Wollengarne und -gewebe einführen, welchen Artikel Belgien neuerlich (13. Jul. 1843) durch einen von 15 auf 25 Proz. erhöhten Zollsaz beschäzt hat."*) Wie fein und gierig berechnet, um mittelst des Differenzialzollsystems nicht nur die französische Fabrikatenausfuhr zu erweitern, sondern auch Belgien mehr und mehr vom Osten zu entfernen und in die Neze Frankreichs zu locken!

Die belgische Verordnung vom 13. Oktober 1844 erhöhte wirklich den Zoll auf gedruckte Kattune, der schon 30 bis 40 Proz. des Wertes betrug, noch um 50 Prozent, und verdoppelte den Eingangszoll auf Seidengewebe; nur mit Ausnahme der aus Deutschland (mit Bezug auf den Vertrag) und aus Frankreich kommenden Kattune und Seidenstoffe, erste für dieses freilich vorläufig nur auf ein Jahr, aber ohne jede Gegenbewilligung französischerseits! Ist das zu begreifen? Ein Brüsseler Ministerial-

*) Dessenungeachtet hatte die Einfuhr der französischen Wollengewebe (Musseline, Merino, Casimir) nach Belgien sich von 38,392 Kilo in den ersten vier Monaten des Jahrs 1843 auf 47,904 Kilo in der gleichen Periode des J. 1844 erhoben; dagegen hatte die belgische Einfuhr an englischen Wollenstoffen und schottischen Casimir sich in demselben Zeitraum von 94,828 auf 45,826 Kilo, also unter die französische Einfuhr, vermindert.

blatt führte als Grund an: „Frankreich wolle die Ausnahme zu Gunsten Belgiens in der Übereinkunft von 1842 umsonst nicht erneuern," als wenn dieselbe nicht schon übertheuer bezahlt wäre und sich zudem nicht erfolglos gezeigt hätte! Ja, kurz vorher hatte der französische Handelsminister Cunin-Gridaine die Zölle auf die Einfuhr fremder Maschinen erhöht, ohne die belgischen davon auszunehmen; nur in Aussicht hatte er gestellt dieses könne geschehen, nach dem oben angeführten Grundsatze, nämlich: gegen neue und anderweite Zugeständnisse von Seite Belgiens. War die Ausnahme der französischen Kattune von dem höhern belgischen Zolle eine würdige Antwort auf diese französische Maßregel, die Belgiens Intereße empfindlich verlezte? Entspricht der Ausschluß belgischer Maschinen dem begünstigten Zulaß französischer Baumwollgewebe? Selbst Hr. Leon Faucher erklärte im Pariser Siècle: was Hr. Cunin-Gridaine erst verspreche, gewähre ihm im voraus Hr. Nothomb. Aber noch mehr, die Erhöhung der belgischen Zölle auf Kattune hätte auch, auf Frankreich angewandt, das französische Intereße nicht unmittelbar verlezt, während die Allgemeinheit der französischen Maßregel hinsichtlich der Maschinen bestehnde belgische Intereßen hart kränkt; in Wahrheit verspricht der französische Minister daher eine Belgien schuldige Ausnahme, während Hr. Nothomb eine umsonst gewährt, die Belgien Frankreich nicht schuldig war. Noch eins ist dabei zu bemerken. Das Journal des Débats enthielt die Äußerung: in Folge der Differenzialvergünstigung bei der Einfuhr von Kattunen in Belgien werde Rouen an die Stelle von Manchester, und Mülhausen an die Stelle der Schweiz treten. Die Schweizer erhuben natürlich Lärm, und von Seite des Vororts giengen sogar lebhafte Gegenvorstellungen ein, die an der belgischen Opposizionspresse eine kräftige Stüze fanden. Seit fünf Jahr-

hunderten bereits ist die Schweiz ein wichtiger Markt für die belgische Industrie, der noch jährlich an Bedeutung zunimt: Tücher von Verviers, Lütticher Waffen, Tabak und Zigarren von Brüssel und Antwerpen, Linnengarne und Linnengewebe auß Flandern, Nägel und andere Eisenwaren, endlich auch Bücher in großer Zahl haben einen beträchtlichen Abzug nach der Schweiz, und werden von dort großentheils nach Savoyen, Piemont, der Lombardei und dem Südosten Frankreichs weiter gesandt (geschmuggelt). Aber so lange die Schweiz kein einiges Handels- und Zollsystem besizt oder sich nicht dem deutschen anschließt, ist sie ohnmächtig nach außen, sie muß bis dahin alle Streiche die ihr versezt werden, ruhig hinnehmen, woher sie auch kommen, und sich in der Geduld üben. Die Politik aber nimt auf den Wehrlosen keine Rücksicht, sie kennt kein Mitleid und achtet Niemand höher als er sich Achtung zu erzwingen weiß. Die Behandlung, die der zollfreien Schweiz gegenüber dem prohibirenden Frankreich von Seite Belgiens widerfährt, mag man empörend finden, aber sie ist auch lehrreich. Von England erwartet Belgien in kommerzieller Hinsicht nichts, und es erklärt sich warum es die englischen Einfuhren zu beschränken sucht; allein warum es solches thut, nur um die französischen Einfuhren zu begünstigen und nicht seine eigenen Gewerbe, das ist schwer zu begreifen, und erklärt sich gewis nicht auß dem zuvorkommenden Verhalten Frankreichs gegen Belgien. In demselben Verhältnisse als die Einfuhr englischer Gewebe in Belgien abgenommen, hat die französischer Gewebe zugenommen, und das gilt von den wollenen, baumwollenen und seidenen.

Soll ich das Handelsverhältniß Belgiens zu Frankreich, wie es sich seit 1830 bis jezt gestaltet hat, nun kurz zusammenfaßen, so lautet das Ergebniß also: Wäh-

rend die belgischen Tarifänderungen seit jener Zeit die französischen Außfuhren nach Belgien außerordentlich und vor den Außfuhren aller übrigen Länder begünstigt haben, hat das Gegentheil von Seite Frankreichs stattgefunden; zwar hat auch dieses den belgischen Linnen dem Namen nach eine Differenzialvergünstigung zu Theil werden laßen, die aber ist weil der französische Zoll überhaubt zu hoch, nur Schein, und hat obendrein Belgien in ungünstige Beziehungen zu andern Ländern gebracht. Die belgischen Abgaben auf französische Weine sind um mehr als ein Drittel, die auf Seidewaren von 8 Fr. 48 Cent. auf 4 Fr. vom Kilogr. herabgesezt, und die Einfuhr dieser Artikel wie der Wollengewebe, die gegenwärtig zusammen ungefähr die Hälfte aller französischen Außfuhren außmachen, ist noch sonst auf jede Weise erleichtert worden; dasselbe gilt von Batisten und andern Waren; endlich sind französische Baumwollgewebe gegen englische und schweizerische, welche Belgiens weit stärkste Zufuhr darin bildeten, ganz unerhört um 50 bis 60 Prozent im Wertzolle begünstigt worden. Kein Wunder daher daß die französischen Einfuhren nach Belgien von Jahr zu Jahr zunahmen, während die belgische Fabrikatenaußfuhr nach Frankreich den Krebsgang gieng. Nach einer Revoluzion gleiches Ursprungs in beiden Ländern, nach überwallenden Äußerungen gegenseitiger Zuneigung, nach einem Familienbündnisse und mehrern Übereinkünften stellten sich die Handelsbeziehungen Belgiens zu Frankreich im Jahr 1844 noch weit weniger vortheilhaft dar als im Jahr 1829, obschon die damaligen beiden Regierungen sich doch in Folge der Außnahmsmaßregeln von 1824 im Zustand der Handelsfeindseligkeit befanden! Seit fünfzehen Jahren hat die Außfuhr belgischer Leinwand nach Frankreich sich um die Hälfte vermindert, ungeachtet die Preise ungefähr in einem gleichen Verhältnisse abgenommen!

So steht es in der Gegenwart, und welche Außsichten eröffnet die Zukunft? Man braucht gerade kein Profet zu sein um vorauszusehen daß, wenn Frankreich seine Handelspolitik gegen Belgien nicht gründlich ändert, der belgische Verkehr mit den östlichen Nachbarn binnen wenigen Jahren den mit dem westlichen weit überflügeln wird. Entwickelte sich jener früher schon unter unvortheilhaften, zum Theil sogar feindseligen Verhältnissen mehr als dieser, wie viel schneller und großartiger wird er sich nun entfalten, da Rhein und Schelde durch eine Eisenbahn miteinander verbunden, die Verfuhr auf dem Wege zu Lande wie zu Waßer zollfrei geworden, da der September-Vertrag am 1. Jänner 1845 in Außführung gesezt und durch denselben der Zollverein seinen Arm bis an das belgische Seegestade erstreckt, Belgien aber gleichsam ein Rheinuferstaat geworden ist! Belgien ist übrigens in seinem Verkehr mit Deutschland in ebenso großem Vortheil wie es in dem mit Frankreich sich benachtheiligt findet: es verkaufte nach dem Zollverein für 14 Mill. Fabrikate und für 5 Mill. Halbfabrikate (Leder, Eisen, Garne), also für 19 Mill. veredelte Stoffe, während der Zollverein nach Belgien nur für 6 Mill. Fabrikate absezte. Dazu kömt die Verschiedenheit des französischen und des deutschen Tarifs — ein Moment gleichfalls von der höchsten Bedeutung für Belgien.

Die Franzosen Beres und de la Nourais haben ihrem Buche über den deutschen Zollverein vier Tabellen angehängt, welche den Unterschied zwischen dem Tarife des Zollvereins (für 1840 bis 42) und dem französischen anschaulich machen. Auß der ersten Tabelle ergibt sich daß auf die 28 Artikel, welche im deutschen Tarife beim Ein- und Außgange abgabenfrei sind, im französischen beim Eingange nur drei (frische Seefische von französischem Fischfange, animalische Milch und Geschäftspapiere), beim Außgange

zwei (Geschäftspapiere und frische Seefische) treffen; die Außfuhr nur von einem (Brennholz in Scheitern oder Wellen) ist verboten, und alle übrigen sind mit einer im Allgemeinen mäßigen Gebühr belegt. Die zweite Tabelle zeigt daß unter den Waren welche im Zollverein frei eingehn, aber eine Außgangsgebühr entrichten, im französischen Tarife die meisten auch eine Eingangsgebühr entrichten. Die französischen Ein- wie Außgangszölle sind durchgehend mehrfach höher als die vereinsländischen. Auß der dritten Tabelle ersieht man daß im französischen Tarife 65 Artikeln der Eingang verboten ist, während diese im deutschen eine einfache meist mäßige Gebühr zahlen. Die vierte Tabelle zeigt daß von den 13 Gegenständen, deren Außfuhr in Frankreich prohibirt ist, der Zollverein acht ganz frei zuläßt und vier sehr geringen Zöllen unterwirft. Frankreich schüzt mehrere Zweige der Nazionalarbeit durch Verbotzölle, die wir freigeben; Frankreich besteuert im fiskalischen Intereße außländische Urstoffe, wie die Baumwolle, welche im Zollverein Abgabenfreiheit genießen. „Die Deutschen," gesteht auch Hr. Richelot, „sind in ihren Mauthsachen liberaler als wir; der Abstand zwischen ihnen und uns ist unermeßlich und wird schwer zu heben sein." Die Prohibizionen, die hochbeschüzten Intereßen seien in Frankreich von solcher Bedeutung, daß an ihrer fernern Beibehaltung nicht zu zweifeln sei, und eine Umgestaltung des französischen Tarifs, so daß er dem deutschen nahe käme, laße sich nicht so bald erwarten.

Daß nun der weit mildere deutsche Tarif den belgischen Eigen- und Transithandel im Allgemeinen ungleich mehr begünstigen muß als der hohe französische, liegt auf der Hand. Auch der Umstand verdient von Belgien in Betracht gezogen zu werden, daß der deutsche Verbrauch an fremden Erzeugnissen stärker ist als der französische und dabei in

größerm Verhältnisse wächst. Schon früher ist erwähnt worden daß die Zolleinnahmen Frankreichs und des Zollvereins sich für die Jahre 1838 und 39 in ungefähr gleichem Betrage auf den Kopf vertheilten. Das war, bei den höhern französischen Zöllen, im Ganzen nur dadurch möglich daß die Einfuhren des Zollvereins verhältnismäßig größer waren als die Frankreichs. Ein Land ist aber als Markt für fremde Staaten verhältnismäßig um so wichtiger, je mehr es verbraucht, und um so weniger wichtig, je mehr der fremde Verbrauch durch hohe Zölle beschränkt wird. Die Mautheinnahmen stiegen im Zollvereine unausgesezt in einem höhern Verhältnisse als in Frankreich, was auf eine weit größere Zunahme des Verbrauchs bei uns schließen läßt; aber selbst wenn die Mauthgefälle in beiden Ländern gleichmäßig stiegen, würden die Einfuhren im Zollvereine doch durchschnittlich in demselben Verhältnisse bedeutender sein als seine Zollsäze niederer sind als die französischen.

Der allgemeine französische Handel hat in der Art zugenommen daß, wenn man die lezten fünfzehen Jahre (bis 1844) in drei gleiche Theile theilt und von den viel zu hohen Schäzungen absieht, auf 1829 bis 1833 ein Totalwert von 6374 Mill., auf 1834 bis 1838 von 8356 Mill., und auf 1839 bis 1843 von 10,461 Mill. Fr. kömt. Der besondere französische Handel ergab für 1843 im Ganzen 1533 Mill. (846 Mill. Einfuhr, 687 Mill. Außfuhr), während er 1842 im Ganzen 1490 Mill. betrug; die besondere Einfuhr zum eigenen Verbrauch hatte sich jedoch nicht vergrößert, nur die Außfuhr um 43 Mill. Sogar hatte sich die Einfuhr von Kolonialzucker von 57 auf 53 Mill. vermindert. Die gesamten französischen Mautheinkünfte zeigten übrigens in den lezten Jahren eine beträchtliche Zunahme. Sie betrugen im Jahr 1842 137½ Mill. Fr., im Jahr 1843 143 Mill., im Jahr 1844 endlich 152 Mill. Fr. In-

zwischen brachten die Ausfuhrzölle Frankreich 1844 11,000 Fr. weniger ein als im Jahr 1843, und 217,000 Fr. minder als 1842, ohne gleichmäßige Tarifminderung. Die französische Mautheinnahme betrug im Jahr 1838 etwa 3 Fr. auf den Kopf oder 24 Silbergroschen; im Jahr 1844 dagegen 30 Sgr. — eine Mehrung die nicht bloß Folge steigender Ein- und Ausfuhren, sondern auch der Änderung der Zollsäze ist. Zum Vergleiche dieser Verhältnisse mit den entsprechenden des Zollvereins genügt folgende amtliche Angabe (auß den Mittheilungen des verdienstvollen Direktors des statistischen Bureau's Dieterici):

Die Bruttoeinnahme des Zollvereins ist gewesen:

		auf den Kopf der Bevölkerung
1834	14,515,722 Thlr.,	18 Sgr. 6,58 Pf.
1836	18,162,874 „	21 „ 7,98 „
1838	20,119,288 „	23 „ 2,05 „
1840	21,306,191 „	24 „ 6,46 „
1842	23,410,503 „	25 „ 5,59 „
1843	25,365,770 „	27 „ 6,57 „

Das ungewöhnliche Wachsen unserer Zolleinnahmen im Jahr 1843, ohne eine nennenswerte Änderung im Zolltarife, hielt auch 1844 an, so daß man annehmen darf, dieselbe hab sich binnen den eilf Jahren von 1834 bis 1844 nahezu verdoppelt und zwar fast nur in Folge der steigenden Ein- und Ausfuhren. Frankreich erreicht dieses günstige Verhältniß nicht, seine Zolleinkünfte stiegen im nämlichen Zeitraum nur um 50 Prozent; und doch würde selbst, wie gesagt, eine gleiche Zunahme seiner Zolleinkünfte noch lange nicht auf die gleiche Zunahme auch seiner Einfuhren schließen laßen. Zölle, Schiffahrt und Zucker brachten Frankreich ein im Jahr 1831 109 Mill., im Jahr 1844 aber 152 Mill. Fr.

oder etwa 40 Prozent mehr *). Spricht das alles nicht klar und unwiderlegbar für die steigende Wichtigkeit des deutschen Marktes, namentlich für das benachbarte Belgien, mit dem uns Eisenbahnen, Ströme, Seeküsten und die gleichen Anliegen auf allen überseeischen Märkten verbünden?

Daß der deutsche Zollverein bereits in jeder Hinsicht mit Frankreich sich meßen kann, ja es in mancher schon überflügelt hat, beweist auch folgende vergleichende Zusammenstellung der Häubtergebnisse des Verkehrs mit dem Außlande in Frankreich, dem Zollverein und dem österreichischen Zollgebiete (mit Außschluß des Triester Freihafens, Istriens 2c.) im Jahr 1843, die ich dem in diesem Fall gewis unparteilichen Journal des Österreichischen Lloyd entnehme. Als Hülfsmittel dienten das Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères pendant l'année 1843 und die vom Zentralbureau des Zollvereins veröffentlichten statistischen Übersichten über Warenverkehr und Zollertrag. Berlin. Weimar 1845. Von den in den französischen Außweisen angegebenen Gesamtwerten wurden, da die zu Grunde liegenden offiziellen Schäzungen zu hoch sind, überall 10 Prozent abgeschlagen. Die Bevölkerung 1843 ward für Frankreich mit 34,500,000, für den Zollverein mit 28,500,000 und für das allgemeine österreichische Zollgebiet mit 35,400,000 Menschen angenommen (ganz Österreich zählte 36,260,000, worunter die deutschen und slavischen Provinzen 17,500,000, die italienischen 4,860,000, die ungarischen 13,900,000).

---

*) Alle indirekten Steuern Frankreichs betrugen 1831 554 Mill., 1844 nahe 788 Mill. Fr. oder 42 Prozent mehr; 1842 751,257,000 Fr.

	Absolute Menge. (In runden Zahlen.)			Relative Menge. (Mit Rücksicht auf jeden Kopf der Bevölkerung.)		
	Frankreich.	Zollverein.	Österr. Zollgebiet.	Frankreich.	Zollverein.	Österr. Zollgeb.
	Fl.	Fl.	Fl.	Fl. Kr.	Fl. Kr.	Fl. Kr.
1. Gesamtverkehr (commerce général) . .	768,000,000	742,000,000	369,500,000	22 16	29 20	10 $26\frac{4}{8}$
2. Gesamter Zollertrag (Mit Ausnahme der Nebengebühren)	56,800,000	36,820,000	16,490,000	1 38	1 $17\frac{4}{8}$	— 28
a) Zölle in der Einfuhr . . .	56,300,000	35,450,000	15,190,000	1 $37\frac{7}{8}$	1 $14\frac{5}{8}$	— $25\frac{6}{8}$
b) Zölle in der Ausfuhr . . .	500,000	530,000	1,300,000	— $\frac{1}{8}$	— $1\frac{1}{8}$	— $2\frac{1}{8}$
c) Zölle in d. Durchfuhr . . .	—	840,000	78,000	— —	— $1\frac{6}{8}$	— $\frac{1}{8}$
3. Wert der verzollten Waren						
a) in der Einfuhr	298,000,000	346,000,000	117,400,000	8 38	12 $8\frac{4}{8}$	3 $19\frac{2}{8}$
b) in der Ausfuhr	242,200,000	308,000,000	108,700,000	7 $1\frac{2}{8}$	10 48	3 $4\frac{2}{8}$
c) in der Durchfuhr	67,700,000	91,000,000	71,700,000	1 58	3 $11\frac{4}{8}$	2 $1\frac{4}{8}$
4. Verbrauch an den Haubtkolonialen (Einfuhr nach Abzug der Ausfuhr)	(In Zentnern.)			(In Pfunden.)		
a) Zuckermehl .	1,624,000	1,161,000	549,000	4,71	4,08	1,56
b) Kaffee . .	259,000	631,000	120,000	0,75	2,21	0,34
c) Rohe Baumwolle . . .	1,073,000	274,000	371,000	3,11	0,96	1,04
d) Farbhölzer .	246,000	179,000	103,000	0,71	0,63	0,29
e) Indigo . .	19,000	19,800	8,200	0,06	0,07	0,023

Man ersieht hierauß daß der französische allgemeine Handel zwar in absoluter Menge noch den des Zollvereins übertrifft, von diesem aber in relativer Menge schon weit übertroffen wird. Im besondern Handel dagegen überbietet der Verkehr des Zollvereins an Werten den Frankreichs bedeutend in absoluter wie relativer Menge, ungeachtet der geringern Bevölkerung des Zollvereins; der französische Zwischenhandel ist nur seewärts beträchtlicher als der des Vereins. Auch tritt auß dieser Tafel das mildere Zollsystem des deutschen Handelsstaats lebhaft in die Augen; nur in den Außfuhrzöllen ist das französische mäßig (obschon das

geringe französische Erträgniss der Außfuhrzölle noch mehr den Außfuhrverboten beizumeßen ist), das österreichische dagegen hoch und fehlerhaft; dagegen ist die Durchfuhr, die in Frankreich fast durchgängig frei, im Zollverein noch am meisten beschwert und offenbar mangelhaft (der Vertrag mit Belgien hat auf westlicher Seite Manches gebeßert). Im Verbrauch der Haubtkolonialwaren stehn Frankreich und der Zollverein meistens ziemlich gleich, bezüglich Kaffee dieser, bezüglich der rohen Baumwolle jenes höher; leztes liefert einen neuen Beweis, daß der Zollverein seine Baumwollspinnereien kräftiger unterstüzen muß, in deßen Folge auch seine Einfuhr an roher Baumwolle zunehmen wird; das ist nun auch eine mittelbare Aufgabe für Antwerpen wie für die Hansestädte geworden.

Sonstige Haubtgegenstände der Ein- und Außfuhr jener Länder sind, absolute Menge in Zentnern:

	Einfuhr.			Außfuhr.		
	Frankreich.	Zollverein.	Österr. Zollgeb.	Frankreich.	Zollverein.	Österr. Zollgb.
Flachs, Hanf und Werg	258,000	228,000	117,000	8,000	207,000	72,600
Schafwolle	353,000	134,000	53,000	240	119,000	115,900
Rohe Seide	18,800	14,600	1,345	1,070	2,050	28,100
Roheisen und halbverarbeitetes	359,000 *)	3,320,000	29,800 *)	22,000	95,000	157,100
Garne von Baumwolle	1,100	403,000	47,300	1,350	26,600	400
" " Leinen .	47,500	61,500	25,100	3,600	29,000	3,550
" " Schafwolle	100	30,200	9,700	1,200	5,600	1,200
Baumwollgewebe .	—	9,400	494 *)	65,000	66,500	5,348
Leinenwaren . . .	50,000 *)	17,000	137 *)	16,300	90,700	39,900
Schafwollenwaren .	4	30,300	650 *)	45,800	62,100	27,600
Seidenwaren . . .	700 *)	4,400	7 *)	15,300	9,200	924
Eisenwaren . . .	762,000	68,000	700 *)	76,500	130,000	103,000
Raffinirter Zucker .	— *)	2,640 *)	4,500 *)	115,000	30,300	8

*) Alle so bezeichneten Gegenstände sind in den betreffenden Ländern in der Einfuhr fast gänzlich verboten, in Österreich meist nur zum Privatverbrauch gestattet gegen besondere Bewilligung; nur Zuckerraffinat gehört für den Zollverein dahin.

Diese Übersicht spricht ein ganzes Buch zu Gunsten des Zollsystems des Vereins gegenüber denen von Frankreich und Österreich; namentlich beweist sie auch daß Belgien nicht nur durch seine Lage berufen ist einen bedeutenden Theil des deutschen Handels mit dem Außlande zu vermitteln, sondern daß auch für seine eigene Industrie der Zollverein ein weit wichtigerer Markt werden muß als Frankreich. Österreich steht in dem Umfange seines Handels und dem Ertrage seiner Zölle weit zurück, und diese Differenz scheint von Jahr zu Jahr zu wachsen. Das Verhältniſs war:

		Österreich		Frankreich		Zollverein
des Gesamtwertes	1842	100	:	202	:	214
	1843	100	:	208	:	226
des Zollertrags	1842	100	:	340	:	211
	1843	100	:	344	:	223

Der Verfasser jener Tabelle hat Recht wenn er meint daß nur durch die Verlaßung der außgetretenen Pfade des bisher von Österreich befolgten Systems Heil für dessen industrielle Zukunft zu erwarten sei. „Welches neue System zu ergreifen ist, ruft er, ob jenes noch strengere und verwickeltere Frankreichs mit seinen Außfuhrverboten, Prämien, Rückzöllen, oder das freisinnigere des Zollvereins, das keine Ein- oder Außfuhrverbote und fast gar keine übermäßigen Schuzzölle kennt, darüber geben die mitgetheilten Zahlen das sprechendste Zeugniſs: der Handel und das Staatseinkommen des Zollvereins nehmen in bedeutend höherm Maße, mehr als doppelt so stark zu, wie jene Frankreichs." Ja, der deutsche Zollverein darf sich jezt bereits rühmen nach England die erste Handelsmacht der Erde zu sein und auf unserm Kontinent alle übrigen Handelsstaaten im Fortschritt zu überflügeln. Denn im Durchschnitte der Jahre 1837 bis 1842 betrug der besondere Handel von England

1,436,400,000 Fl. C. M., von Frankreich 548,400,000 Fl., von den Vereinigten Staaten 449,600,000 Fl. C. M., und der des Zollvereins steht jezt zwischen dem von England und dem von Frankreich. Gegenwärtig ist dies das obwaltende Verhältniß, sorgen wir daß es sich in der Zukunft nicht zu unserm Nachtheil gestaltet! Denn die Zunahme des Handels in jenen Ländern war im Durchschnitte der Jahre 1825 bis 1842 sehr verschieden: überhaubt nämlich hatte der besondere Verkehr jener drei Handelsstaaten um 374 Prozent zugenommen, wovon auf Frankreich 93, auf England 127 und auf die Vereinigten Staaten 154 Prozent kommen: die lezten können also bei solchem Fortgange die ersten werden. Zwar sind unsere Fortschritte im Handel größer als die Frankreichs, aber die Englands und Amerika's erreichen sie noch nicht.

Einige wenige französische Blätter, wie die Démocratie Pacifique, verfahren unparteilich in Würdigung des Verhältnisses Frankreichs zu Belgien; sie sind so glücklich um ihres Patrons willen nicht den Vorurtheilen der Menge schmeicheln zu müßen, und erkennen die Thorheit derjenigen welche die Wohlfahrt anderer Völker dem Eigennuze Frankreichs opfern zu können meinen und dadurch eben nur dem wahren Intereße desselben schaden. Je mehr die Selbstsucht, unter dem Mantel des Patriotismus, im Allgemeinen die Triebfeder der französischen Presse geworden ist, desto erquicklicher spricht es uns an auch einmal aufrichtiges Wohlwollen gegen Nichtfranzosen zu finden, und der Wahrheit huldigen zu sehen, daß Völker von welchen das eine seine Blüte auf Kosten des andern begründen will, Bürgern gleichen die, um sich zu bereichern, einander den Untergang schwören. Über die französische Handelspolitik gegen Belgien spricht sich jenes Blatt also auß:

„Die belgische Bevölkerung hauſt dicht zusammen auf

einem Grundgebiete das zwar wenig außgedehnt ist, aber in unmeßbarer Menge Brenn- und Metallstoffe enthält, die für Fabriken und Werkstätten unentbehrlich sind. Auf der einen Seite bespült es das Meer, auf der andern grenzt es an das Zentralland Europa's, mit dem natürliche und Kunststraßen es verbinden. Zudem beseelt ein Geist des Fleißes und der Thätigkeit das belgische Volk. Die Natur hat mithin alles gethan um Belgien zu einem großen Herde des Gewerbfleißes zu machen, auf dem zum Theil auch fremde Rohstoffe in vortheilhaftem Außtausche veredelt werden. Diese Veredlung der Urstoffe sichert dem Lande übrigens eine Arbeit und ein Einkommen, ohne welche seine Bevölkerung unmöglich bestehn würde, da sie viel zu dicht ist als daß sie mit Erzeugung von Urstoffen allein sich ernähren könnte *). Belgien muß daher in seinen Handelsbeziehungen zum Außlande allzeit dahin trachten unter den bestmöglichen Bedingungen Roherzeugnisse bei sich einzuführen, und das wird stäts auß den Ländern geschehen, wohin es seine veredelten Produkte in beträchtlicher Menge absezen kann.

„Frankreich dagegen ist ein Land das, obwohl von gewerbreichen Bezirken durchflochten, doch haubtsächlich auf Bodenbau in seinen manigfachen Zweigen besteht. Leider aber wird der Landbau bei uns fast in jeder Beziehung auf unverantwortliche Weise vernachläßigt **). Der beste Be-

*) Bei dem blühenden Landbau, dessen Belgien sich erfreut, erzeugt es doch nicht Getreide genug für den eigenen Verbrauch und bedarf alljährlicher Einfuhren. Der Fabrikbezirk von Verviers ist der bedürftigste daran. Inzwischen zieht Belgien Handelspflanzen in Menge, namentlich Flachs, die den Boden sehr in Anspruch nehmen.

**) Mich dünkt, dieses beruhe außer auf dem gekünstelten Zollwesen wesentlich auf den französischen Grundverhältnissen,

weis davon ist daß — es klingt fabelhaft — uns die meisten rohen Handelsstoffe, Wolle, Flachs, Seide, Häute rc., ja selbst Marktwaren wie Butter, Käse rc. in bedeutender Menge und so sehr fehlen, daß die nazionale veredelnde Arbeit selbst darunter leidet und hinschleichen muß. Wollte man nur ein bischen von der Gunst und Sorge, die man maßlos an unsere Industrie verschwendet, auf unsern Landbau hinwenden, der fruchtbare französische Boden würde so viele Stoffe hervorbrigen, daß wir nicht nur das Bedürfniß unserer Fabriken vortheilhaft damit decken, sondern auch noch eine wichtige Außfuhrquelle in ihnen finden könnten. Daß wir uns in die Nothwendigkeit versezt sehen natürliche Stoffe einzuführen, die unser Boden selbst beßer zu erzeugen vermöchte, daß unsere Industrie darunter leidet und nicht im Innern, nicht nach außen genügenden Absaz findet, daß unser außwärtiger Handel durch Einschrumpfung auf eine lahme Fabrikatenaußfuhr auf das geringste Maß zurückgeführt ist — das alles verdanken wir dem Übermaß unserer Schuzzölle; das Unnatürliche derselben hat die Unnatur in allen Verhältnissen zum Geseze gemacht. Welche Vortheile kann das so an seine Verbotgeseze gebundene und geknechtete Frankreich nun dem belgischen Gewerbfleiße anbieten? Sehr kleine, sicher, weil es von Belgien, mit Außnahme geringer Artikel, keine Fabrikate, sondern nur Urstoffe einlaßen will.

„Bei dem Vergleiche der beiderseitigen Einfuhren von Frankreich und Belgien entscheidet nicht die Zahl der Tauschwerte, sondern der Haubtpunkt ist auß welchen Stoffen die

---

der großen Zerstückelung einer= und dem Pachtwesen andererseits. Den meisten Provinzen Frankreichs fehlt ein eigentlicher selbständiger und geachteter Bauernstand. Die Feldarbeiter sind meistens kleine Leute und Pächter; die großen Grundherren Kapitalisten.

Einfuhren bestehn und welche Erzeugnisse der Zolltarif des einen und andern Landes am härtesten trifft. Nun, Frankreich, das wesentlich ackerbauende, führt nach Belgien, dem vorwaltend industriellen, auß: wollene, seidene, baumwollene Gewebe, Porzellan, Goldarbeiten, Handschuhe, Pariser Artikel, und nur ein Naturprodukt, dessen Außfuhr eine Million übersteigt, Wein. Belgien, das gewerbfleißige, führt nach Frankreich auß: Steinkohlen, rohe Wolle (meist auß Deutschland), Flachs und Hanf, Garn, Ölkörner, Hopfen, gemeines Holz und Zimmerholz, Baustoffe, Vieh, Butter, Käse, Häute, rohe Metalle, Zink, Eisen, Kupfer, endlich auch Leinwand und Kanten. Während Frankreich mithin nur einem Zweige des belgischen Gewerbfleißes einen vortheilhaften Außgang bietet, ja sich den meisten andern, namentlich den wollenen und baumwollenen Geweben, fast völlig verschließt, bildet Belgien im Gegentheil für fast alle Zweige des französischen Fleißes einen günstigen Markt. In Wahrheit ist also der französische Tarif weit beschränkender für Belgien als der belgische für Frankreich; und es erscheint daher durchauß ungerecht Belgien darüber Vorwürfe zu machen, daß es in andern Ländern sich Absazwege zu eröfnen sucht, so lange unsere Verbotgeseze den Erzeugnissen seiner Gewerbe den Zugang zu dem französischen Markte verschließen."

Dieses treffende Urtheil hab ich anführen wollen, nicht bloß um zu zeigen daß es auch in Frankreich Männer gibt die das Verhältnis ihres Landes zu Belgien richtig zu würdigen wißen und gewillt sind diesem Gerechtigkeit widerfahren zu laßen; sondern noch mehr deshalb damit auch wir uns ein Beispiel daran nehmen mögen. Haben sich nicht auch in Deutschland Stimmen gegen den Vertrag vom 1. September erhoben, und zwar aus keinem andern Grunde als dem nichtigen weil derselbe das Intereße der

deutschen Eisenerzeugung bedrohe? Noch ein Wort hiegegen im Besondern zu verlieren, erscheint überflüssig: die öffentliche Meinung ist hinlänglich darüber aufgeklärt, und was Jemand sonst für sein Interesse hält, davon ist er schwer abzubringen. Überhaupt aber sollen wir uns früh wieder gewöhnen Belgien, wie im Allgemeinen, so auch in gewerblicher Beziehung als eine wünschenswerte, ja, nöthige Ergänzung des jezigen Deutschlands anzusehen. Für die ungehemmte und kräftige Entwickelung unseres großen Gesamtvaterlandes ist Belgien unentbehrlich, und dieser Gedanke muß stäts uns vor Augen schweben. Hiemit soll indessen nicht gesagt sein, wir müsten uns gegen belgische Forderungen immer nachgiebig erweisen, auch wenn sie unbillig wären; das würde uns unser Ziel nur sicherer verfehlen laßen. In dieser Hinsicht bleiben die Vorgänge vor dem Abschluße des Septembervertrags denkwürdig für uns. Der Zollverein soll im Gegentheil immer und überall nach außen mit Würde, Nachdruck und eiserner Festigkeit auftreten, und wo er einem Lande so günstige Verhältnisse darbietet wie sie oben für Belgien entwickelt sind, da steht ihm, um nicht zu sagen eine gebietende, doch eine entschiedene Sprache an, da darf er, mit Verschmähung unreiner Mittel, sich kühn und getrost auf die natürliche Entwickelung der Dinge berufen und verlaßen. Andrerseits müßen wir uns aber auch hüten daß sich dieser Entwickelung nicht auß unserm eigenen Schoße Sonderbelange in den Weg werfen und wir derlei Hindernisse, die nirgends außzubleiben pflegen, jenem allgemeinen Anliegen gegenüber für gewichtiger halten als sie wirklich sind.

Noch einmal; nie dürfen wir das Ziel der innigen Annäherung mit Belgien auß dem Auge verlieren, denn dasselbe wiegt auf der nazionalen und handelspolitischen Wagschale unendlich schwerer als alle die Einzelbelange; welche

der gewerblichen und kommerziellen Trennung des Zollvereins von Belgien das Wort reden. Ich lebe der festen Überzeugung daß unsere engere Vereinung durch die höchsten Angehn beider Theile geboten ist, daß der Zollverein sich im Stande befindet Belgien ohne Beeinträchtigung seiner eigenen Industrie noch weitere Bewilligungen zu machen, und dieses ebenso vollwichtige Gegenzugeständnisse dem Zollverein zu bieten, daß Deutschland schon auß Gründen der Nazionalvertheidigung trachten muß Belgien soviel möglich auf seine Seite herüberzuziehn, damit es so wenig als möglich nach der französischen hinüberhange, und daß Belgien zu Frommen seiner Unabhängigkeit der entsprechenden Bewegung folgen wird. Wir brauchen, wir dürfen Belgien die Vortheile nicht beneiden, die es jezt schon in unserm wechselseitigen Verkehre mit veredelten Stoffen besizt, auch wenn sie sich noch bedeutend vergrößern sollten. Denn unter jenen Voraußsezungen dürfen wir Belgien nicht als unsern Nebenbuhler, sondern als unsern besten Freund und Bundesgenoßen gegen mächtigere Feinde betrachten. Ist die Außdehnung unsers Handels mit und durch Belgien unserer Wohlfahrt nicht weniger gefährlich und weit förderlicher als die unseres Handels mit England? Was kann dieses uns noch Schlimmeres zufügen? Wie sehr Deutschland sich aber auch bestreben mag seine Kunsterzeugung außzudehnen, immer wird eine lange Reihe von Jahren verfließen, bis es einen namhaften Theil der noch immer steigenden Fabrikatenbedürfnisse die es jezt auß England bezieht — im Belaufe von 100 Millionen — selbst verfertigt. Wenn der englische Mitbewerb auf unserm Markt in manchem Betracht für Deutschland fast tödlich wirkt, so ist der mit Belgien für uns nur belebend und stärkend. Vermindern wir daher allmählich durch Unterscheidungszölle unsere Bezüge auß England, theilweise zu Gunsten Belgiens,

ohne Nachtheil für uns, wie der Zollverein mit dem Unterscheidungszoll auf Eisen den Anfang gemacht, so kann unsere eigene Industrie darunter nicht leiden, vielmehr im Ganzen und Gesamten nur gewinnen, um so mehr als diese Maßnahmen von belgischen Gegenzugeständnissen bedingt wären, die auch unserer Fabrikatenausfuhr, unserm Handel und unserer Schiffahrt unmittelbar zugutkämen, und in noch weit höherm Grade mittelbar.

VII.

„Größe ist Gerechtigkeit und Kraft ist Maß.“

Die Verhandlungen der französischen Deputirtenkammer in ihrer Sizung vom 25. März 1845 über die Jahre lang hinausgeschobene Genehmigung der im Julius 1842 zwischen Belgien und Frankreich abgeschloßenen Übereinkunft sind so bezeichnend für die Handelsverhältnisse dieser Länder und haben in Belgien einen so tiefen Eindruck gemacht, daß ich von ihnen keinen Umgang nehmen darf. Der Tarifausschuß jener Kammer stimmte der Übereinkunft zwar bei, aber nur weil sie ja im nächsten Jahr ablaufe, wo sie dann nicht zu erneuern sei. Hiemit begnügten sich die Freunde der Ausschußzölle noch nicht, sie drangen vielmehr ungestüm auf schleunige Aufhebung eines Vertrags der nur Belgien nüze, obwohl der Thatbestand sich gerade umgekehrt verhält. Die französischen Monopolisten und ihre Organe in der Presse spielen da ein gefährliches Spiel, durch ihre Restrikzionen ohne Maß und Nuzen rufen sie gegen ihr Land nur einen Kreuzzug jener Art hervor wie die englische Industrie ihn erfahren hat, und Frankreich fehlen die Mittel demselben zu widerstehn. Schon jezt ist der französische Handel mit Deutschland auf das Minimum

zurückgeführt, nach Spanien wird haubtsächlich geschmuggelt, der französische Paschhandel nach Sardinien hat zum großen Theil aufgehört, seitdem dieses seinen Zolltarif bedeutend ermäßigt hat, der neue Vertrag steht aber noch dahin. Und bei solchen jammervollen nachbarlichen Verhältnissen soll nun auch noch der Verkehr mit Belgien, anher zu Lande der bedeutendste, geschmälert werden! Obenein hatte das französische Ministerium die belgische Regierung hoffen laßen die Übereinkunft gegen die Opposizion in Schuz zu nehmen und in kein Amendement zu willigen das, wie das Lesti-boudois', einen Tadel und mittelbar die Kündigung derselben bezweckte; aber wider alles Erwarten stimmte Hr. Guizot, um sich auß der Klemme zu ziehen, dem Antrage zu, welcher mindestens eine Verlängerung des Vertrags über die vier Jahre hinauß für die er geschloßen worden, ohne neuen Abschluß und neue nicht aber wahrscheinliche Beistimmung der französischen Kammer unmöglich macht. Hr. Guizot hat erklärt daß Frankreich höhere Vortheile als die zugestandenen erhalten müße, und daß er besonders darum dem Amendement zustimme um Belgien in eine zwingende Lage zu bringen (dans une véritable necéssité). Wäre wenigstens die Darstellung des französischen Ministers der Wahrheit gemäß gewesen! Auß den eigenen Angaben seines Kollegen, des Hrn. Cunin-Gridaine, auf der Tribune war sie leicht zu widerlegen, aber es schien auch den Mitgliedern jener Kammer nicht um die Wahrheit in dieser Sache zu thun zu sein. Guizot selbst führte nach französischen Handelstabellen an daß, während Belgiens Außfuhr nach Frankreich an Linnen und Garnen sich von 1842 auf 1843 nur um 1,600,000 Fr. vermehrte, Frankreichs Außfuhr nach Belgien an Wein und Seidenzeugen um 4,200,000 Fr. zugenommen; die Angaben sind noch zu günstig für Belgien, aber sie beweisen doch daß die Ergebnisse der Über-

einkünfte für Belgien nicht vortheilhafter gewesen als für Frankreich. Ebenso wenig ist es wahr daß Belgien vor Abschluß des Vertrags vom 1. Sept. in Paris keine Vorschläge zu einem Handelsvertrag gemacht hat; es geschah sogar noch kurz vorher.*) Die französische Linnenindustrie litt zwar von der Außdehnung welche die Einfuhr besonders fremder Garne genommen hatte; aber sie litt durchauß nur durch die zunehmende Einfuhr **englischer** nicht belgischer Garne und Gewebe, da jene sich über 52 Millionen Fr. Wert erhoben, diese dagegen auf 12 Mill. Fr. gesunken war. Die belgische Linnenindustrie verkehrte selbst in nicht minder gedrücktem Zustande, den holländisch-ostindischen Markt hatte sie eingebüßt, und von dem französischen Markte, der ihr seit undenklicher Zeit einen Hauptabsaz gewährte, sah sie sich durch den englischen Mitbewerb mehr und mehr verdrängt; ihre Linnen- und Garnenaußfuhr nach Frankreich war, bei den sinkenden Preisen, allmählich von 20 unter 12 Mill. Fr. herabgekommen. Dagegen nahm die französische Außfuhr von Weinen, Baumwoll-, Woll-

*) Wirklich seltsam ist Guizots Sprache bei dieser Gelegenheit. Er macht auß dem Vertrage vom 1. Sept. eine Beschwerde gegen Belgien. Nicht als ob man Belgien das Recht absprechen wolle zu unterhandeln und mit allen Nachbarn in gutem Vernehmen zu stehn. „Mais enfin," sagte Hr. Guizot, „il est vrai qu'un traité a eté conclu avec le Zollverein au moment où la Belgique n'en concluait pas un semblable avec nous et ne nous accordait pas les mêmes avantages qu'elle accordait à l'Allemagne. Ce n'était pas non plus un bon procédé." Aber warum war das kein bon procédé? Warum soll Frankreich alle Zugeständnisse Belgiens an fremde Mächte umsonst genießen? Das zu sagen hat Hr. Guizot nicht für gut befunden. Es ist lächerlich wenn man zu Paris auß dem eigenen Fehler oder der widerlichen Abhängigkeit der Regierung von den Monopolisten eine Anklage gegen Belgien schmieden will.

und Seidenwaren nach Belgien, das seit 1830 mehrere dem französischen Handel günstige Zollermäßigungen hatte eintreten laßen, fortwährend zu, Frankreich war also gegen Belgien im Rückstande; und indem die belgische Regierung jenen Aufschwung des französischen Außfuhrhandels eher zu unterstüzen als zu hemmen suchte, war sie berechtet zu erwarten daß Frankreich bei Erhöhung seiner Zölle auf Linnenwaren Belgien außnehmen würde, um so mehr als dieses keine andern Gespinnste und Gewebe nach Frankreich absezt. Aber nein, die Furcht und die Hoffnungen der einheimischen Linnenerzeuger nöthigten die belgische Regierung dieses Zugeständniss theuer zu erkaufen mit beträchtlicher Herabsezung der Abgaben auf französische Hauhtprodukte. Doch auch dann sogar ließ man den frühern Zollsaz nicht bestehn, sondern wuste durch administrative Außflüchte Fabrikate geringerer Gattung zu Fabrikaten höherer Gattung zu stempeln, somit höhern Einfuhrzöllen zu unterwerfen. Hr. Guizot rühmt an der Julinsübereinkunft, daß sie der Anfang einer Zollvereinigung zwischen Frankreich und Belgien war; aber sie war für Frankreich mehr, für Belgien weniger, denn dazu hätte es gegenseitiger Ermäßigungen bedurft, wie solches im Vertrage zwischen Belgien und dem Zollverein der Fall ist. In der Julinsübereinkunft bestand Belgiens ganzer Vortheil, wie gesagt, darin daß Frankreichs Zölle gegen seine Leinenwaren nicht erhöht wurden, während Belgien mehrere Zölle auf französische Waren herabsezte und den erhöhten französischen Zoll gegen fremde Leinenzeuge in seine deutsche, holländische und Seegrenze verlegen muste, wodurch im Ganzen seine Staatseinnahmen eine Minderung von mehr als anderthalb Mill. Fr. erfuhren — bloß die Akzise auf fremde Weine hat im Jahr 1844 ungefähr ½ Mill. Fr. weniger eingetragen als vor 1842. Doch alle diese Opfer für einen zweifelhaften Vortheil ge-

nügen noch nicht, neue soll es tragen, wenn es die Übereinkunft zu verlängern wünscht.

Auch die allgemeinen Handelsverhältnisse zwischen beiden Ländern hat Hr. Guizot nicht richtig dargestellt. Wenn er Belgiens Einfuhr in Frankreich auf 90 Millionen, Frankreichs Einfuhr in Belgien aber nur auf 43 Mill. schätzt, so ist dagegen zu bemerken daß die französischen Handelstabellen in Bezug auf Belgien einen doppelten Fehler begehn. Sie haben nämlich nordische Waren die durch Belgien nach Frankreich transitirten, als belgische Erzeugnisse angezeichnet, und belgische Erzeugnisse die durch Frankreich blos transitiren, als an Frankreich verkauft eingeschrieben. Dies zugerechnet, mindern sich jene 90 auf 60 Mill., wozu noch der Umstand tritt, daß der französische Tarif viele Waren um 15 bis 20 Prozent überschätzt. Zudem bestehn, wie wir früher gesehen, drei Viertel der belgischen Außfuhr nach Frankreich in Urstoffen, Lebensmitteln oder solchen Gegenständen deren die französische Industrie bedarf, während weit über die Hälfte der französischen Außfuhr nach Belgien Fabrikate sind. Nach französischen Tabellen führte Frankreich an Artikeln die Belgien angehn, in metrischen Zentnern für seinen Verbrauch ein:

	1841.	1842.	1843.	1844.
Linnene und hänfene Gewebe	46,865	43,962	27,760	28,781
Linnene und hänfene Garne	99,151	113,135	76,299	80,801
Zink erstes Gußes .	62,236	61,511	108,590	123,849
Roheisen	269,332	329,180	421,380	531,985
Steinkohlen . . .	15,202,221	15,521,885	15,092,635	16,018,695

Hierauß erhellt daß während roher Zink und Eisen in der Einfuhr sich von 1841 bis 1844 fast verdoppelt haben, die von Kohlen ungefähr gleichgeblieben, die Einfuhr von fremden linnenen Geweben und Garnen beträchtlich abge-

nommen hat. Wie verhält sich nun Belgien zu diesen Einfuhren? Frankreich verbrauchte vor zehen Jahren nur 10,000 Tonnen fremdes Eisen, noch 1840 erst 16,000, im lezten Jahr schon 53,000 Tonnen. Roheisen bezahlt seewärts (d. h. von England) eingeführt 7 Fr., landwärts nur 4 Fr. (eigentlich mit der Zusazdecime 4 Fr. 40). *) Man kann also auß dem Vergleiche des Mittels der Zolleinkünfte berechnen, ob der Antheil der englischen Einfuhr daran sich mehrt oder mindert. In der That, dieser Vergleich fällt etwas günstig für die Landeinfuhr, also vorzüglich für die belgische auß, indem das Mittel der eingenommenen Zölle, das 1841 sich auf 6 Fr. 33 auf 100 Kilogr. und 1843 auf 5 Fr. 83 belief, 1844 auf 5 Fr. 63 gesunken ist. Mithin ist anzunehmen daß Belgiens Eisenaußfuhr nach Frankreich nicht unbeträchtlich zugenommen hat, doch haubtsächlich in Folge der von Belgien selbst gemachten Opfer, der Herabsezung des Fahrgeldes auf der Eisenbahn, der niedern Preise und der Übersiedelung verschiedener belgischer Werkstätten auf die französische Grenze. Desungeachtet schlugen bei Berathung des französischen Tarifs zwei Deputirte vor die Zölle auf Eisen gleichzustellen, gleichviel auf welchem Wege sie eingeführt würden, und zwar zu dem höchsten Saze. Dieser Antrag, der mit genauer Noth durchfiel, würde, zum Gesez erhoben, die belgische Eisenaußfuhr nach Frankreich völlig gelähmt haben und um so unbilliger gewesen sein, als England mit ungefähr gleichen Kosten sein billiges Eisen nach allen französischen Häfen versenden kann, und der Vortheil bei der Landeinfuhr sich nicht weit über die Grenze hinauß erstreckt,

*) Freilich noch immer, auch jezt bei den hohen Eisenpreisen von 10 Fr. der Zentner, einen Wertzoll von 44 Prozent, und nicht von 15, wie Hr. Schneider in der Deputirtenkammer behaubtete.

auch den französischen Eisengewerben an den Landgrenzen entlang zu Hülfe kömt. Übrigens erzeugt Frankreich selbst ungleich mehr Eisen als Belgien, und es hat darin nur England als übermächtigen Mitbewerber zu fürchten. *)

Hinsichtlich der Linnenzeuge stellt sich aber das Verhältniss sehr ungünstig für Belgien. Nicht nur nahmen die französischen Einfuhren daran überhaubt ab, sondern auch das Mittel der Zolleinnahme davon stieg, was beweist daß das Verhältniss der englischen Leinwand in der allgemeinen Einfuhr Belgien gegenüber zunahm. Das Mittel betrug nämlich 1843 80 Fr. 86 den Zentner, und 1844 sogar 84 Fr. 51, während es doch 1840 und 1841 nur auf 56 Fr. erlaufen. Betreffend Linnengarn, waltet für Belgien ein günstigeres Verhältniss ob; denn das Mittel der davon erhobenen Zölle, das 1843 66 Fr. 26 betrug, sank 1844 auf 62 Fr. 77. Gleiches Ergebniss zeigen folgende französische Nachweise über den Verbrauch belgischer linnenen Gewebe und Garne in Frankreich, außgedrückt in metrischen Zentnern:

	Gewebe.	Garne.		Gewebe.	Garne.
1828	40,098 Ztr.	9,209 Ztr.	1838	33,793 Ztr.	3,995 Ztr.
1829	36,860 „	7,551 „	1839	29,374 „	4,842 „
1833	36,460 „	7,391 „	1840	25,145 „	5,736 „
1834	34,730 „	7,050 „	1841	27,838 „	6,452 „
1835	34,827 „	6,429 „	1842	23,440 „	5,473 „
1836	42,726 „	6,270 „	1843	21,130 „	10,778 „
1837	36,767 „	5,883 „	1844	23,518 „	17,238 „

*) Von 1814 bis 1842 hat sich die Erzeugung von Roheisen in Frankreich mehr als verdreifacht, sie beträgt gegenwärtig 4 Mill. metr. Zentner; geschmiedetes Eisen erzeugte es 1842 2,848,238 metr. Zentner, in Stahl sind die Fortschritte unbedeutend; der Gesamtwert der französischen Eisen- und Stahlfabrikazion erlief 1842 auf 148 Mill. Fr., wovon ²/₅ auf Brennmaterial kamen. Belgien gewinnt jezt an 1,800,000 metr. Zentner Eisen jährlich, wovon es über die Hälfte

Hierauß ergibt sich daß bis zum Jahr 1838, wo englische Leinwand anfieng in großer Menge auf dem französischen Markt zu erscheinen, der französische Verbrauch belgischer Leinwand im jährlichen Durchschnitt 37,495 Ztr. oder nahe 4 Mill. Kil. betrug, in den vier Jahren vor der Übereinkunft (1838 bis 1841) noch immer 29,007 Ztr. oder beinahe 3 Mill. Kil., in den drei lezten Jahren nach der gepriesenen theuer erkauften Übereinkunft aber nur 22,696 Ztr., anstatt auf 6 Mill. Kil. zu steigen, als worauf die französische Regierung ihre Gegenforderungen an Belgien gestüzt hatte. Allerdings hat der französiche Verbrauch an belgischen Garnen im lezten Jahr beträchtlich zugenommen, doch muß solches einmal besondern Umständen zugeschrieben werden, *) sodann ist es nicht

---

selbst verbraucht und das andere haubtsächlich nach Deutschland, Frankreich, Holland und Sardinien absezt.

*) Namentlich in Frankreich scheint der Glanz, die Feinheit und die Wohlfeilheit des Maschinengespinnstes den vollständigsten Sieg über die noch oft behaubtete größere Dauerhaftigkeit des Handgespinnstes davon zu tragen; das läßt sich einmal nicht ändern, wie ja auch alle Mischgewebe nicht so dauerhaft sind als die einfachen, und jene dessenungeachtet diese mehr und mehr verdrängen. Das französische Publikum verlangt Maschinenleinwand in solcher Menge, daß die einheimischen Spinnereien dazu noch nicht außreichen und man auch auß Belgien fast alles Garn das hier mechanisch gesponnen wird zu Hülfe nimt. Dieser Umstand verdient in Deutschland gleichfalls Beachtung, da man in Flandern an der Handspinnerei nicht minder festgehalten als in Westfalen, und alle Rathschläge, die auf dem Grundsaz begründet waren daß die menschliche Hand dauernd nie mit der Maschine dingen könne, mit Unwillen zurückgewiesen, ja mit fanatischer Wuth verfolgt hat. In Flandern hat die Noth bereits eines Beßern belehrt, und binnen einigen Jahrzehenten wird man vielleicht den Kampf zwischen der Maschinen- und Handspinnerei in Linnen so wenig mehr begreifen können, wie wir jezt in Bezug auf Baumwolle.

gleichgültig für Belgien ob es Gewebe außführt oder Garne, da gerade die Erhaltung der Weberei auf dem Lande ein Haubtbeweggrund für es war in jene Übereinkunft einzuwilligen. Zudem sind die Fortschritte der französischen Linnenindustrie für Belgiens Absaz wohl zu beachten. Der Handelsminister Cunin-Gridaine erklärte in der Kammer, die Einfuhr von Leinen, die 1842 4,396,000 Kilogr. betrug, sei 1844 schon auf 2,873,000 Kilogr. gesunken; die von Garnen im nämlichen Zeitraum von 11,313,000 auf 8,000,000 Kilogr. Die Kapitale hätten sich mit größerer Sicherheit auf die mechanischen Spinnereien hingewandt, die alten Anstalten hätten sich außgedehnt, neue sich gebildet, die Zahl der Spindeln hätte sich von 90,000 auf 120,000 erhöht, und neue 40,000 würden diesen zugefügt werden; 1842 hätten die französischen Spinnereien ungefähr 5,600,000 Kilogr. Garn Nr. 25 erzeugen können, gegenwärtig spännen sie mindestens 8 Millionen. Noch einmal gestand der Minister, die Erhöhung des Leinwandtarifs im Jahr 1842 sei bloß gegen die englischen Produkte gerichtet worden, die Einfuhren Belgiens hätten von 1836 bis 1842 um 6,263,000 Fr. sich vermindert und erst 1844 wieder den Stand von 1836 erreicht (was noch weit von der Wahrheit entfernt ist), kurz die Nichterhöhung der Zölle gegen Belgien hab die französische Linnenindustrie durchauß nicht benachtheiligt. Wenn Hr. Guizot es Belgien zum Vorwurfe macht daß es dem Zollverein unentgeldlich dieselben Begünstigungen für seine Seidenzeuge und Weine gewährt, die Frankreich durch die Juliusübereinkunft gegen Zugeständnisse seinerseits erlangt hatte, so ist das unbegreiflich, da ihm die vorhergehnden Verhandlungen bekannt sind. Belgien unterhandelte schon seit langer Zeit mit Deutschland, als es durch die französische Zollerhöhung auf Garne und Leinenzeuge überrascht ward, die in Flandern eine Art

Gährung hervorrief, und die Regierung zwang den erhöhten französischen Tarif gegen Deutschland hin zu dem seinigen zu machen, mithin Deutschland in eben dem Augenblicke von sich zu entfernen, wo es sich ihm gern genähert hätte. Die französische Regierung selbst sah die Schwierigkeit der Stellung Belgiens ein; man kam überein für dieses in der Übereinkunft die Freiheit zu stipuliren auch andern Ländern die an Frankreich zugestandenen Begünstigungen auf Wein und Seidenzeuge gewähren zu dürfen; es verstand sich von selbst und ward zudem noch ausdrücklich gesagt daß hierunter besonders Deutschland, dem Belgien eine freundschaftliche Bezeugung schuldig war, gemeint sei, und die französische Regierung hatte um so weniger dagegen als sie wohl voraussah daß deutsche Weine und Seidenwaren auf dem belgischen Markte den ihrigen keinen sonderlichen Abbruch thun würden, wie solches der Erfolg bestätigt. Auch gibt Hr. Guizot selbst zu daß die französischen Intereßen dadurch nicht verlezt worden, daß es für Deutschland mehr eine Gunst dem Namen als der Sache nach gewesen sei; doch, fügt er wieder hinzu: „ce n'était pas envers nous un bon procédé.“ Ferner hat es der französische Minister sehr übel genommen daß Belgien, als es die Einfuhrzölle auf fremde Wollenwaren erhöhte (Beschluß vom 14. Julius 1843), nicht von vorneherein und unentgeldlich eine Ausnahme für die französischen gemacht. Er gesteht zwar selbst daß diese Maßregel gegen England gerichtet war, und Frankreichs Industrie so gut wie gar nicht traf; aber, sagt er, „das Prinzip war schlecht: wir sind von dieser Erhöhung nicht ausgenommen worden, während wir Belgien von der gegen fremdes Linnen verfügten Erhöhung (nachträglich) ausgenommen hatten.“ Als hätte Belgien lezteres unentgeldlich erlangt! Ja, jene belgische Erhöhung der Einfuhrzölle auf Wollenwaren hat, außer der belgischen, sonst allein auch noch der französischen In-

dustrie Vortheil gebracht. Es wurden nämlich von den fremden Wollgeweben, worauf die Zölle durch den Beschluß vom 14. Jul. 1843 erhöht waren, in Belgien zum Verbrauch in Kilogr. eingeführt:

	1842.	1843.	1844.
Gesamtverbrauch . . .	543,553	546,720	440,371
Aus England	355,872	388,100	270,257
„ Frankreich . .	133,570	125,150	137,793
„ andern Ländern .	54,111	33,470	32,121

Während also der Gesamtverbrauch an den fremden Wollzeugen in Folge der Zölle von 543,553 auf 440,371 Kilogr. sank, an englischen von 355,872 auf 270,257, stieg der an französischen noch von 133,570 auf 137,793 Kilogr. Dies Ergebniß war vorausgesehn, denn die Zollerhöhung, fast prohibirend für die gröbern wohlfeilen englischen Wollzeuge, war geringfügig für die feinen und daher theuern französischen; außerdem ward sie für diese gänzlich aufgewogen durch die ihnen von der französischen Regierung beim Ausgange gewährte Prämie. Was soll man aber dazu sagen wenn der redlichste und gemäßigteste französische Minister Belgien eine Verordnung zum Vorwurfe macht, die nur Frankreich genützt hat? Auch den belgischen Beschluß vom 13. Oktober 1844, der die Zölle auf fremde Baumwollgewebe erhöht, die französischen und vereinsländischen ausgenommen, fertigt Hr. Guizot auf bezeichnende Weise ab: „Belgien," sagt er, „hat hinsichtlich der Baumwollgewebe das zu unsern Gunsten gethan, was von uns zu seinen Gunsten bezüglich der Leinengewebe geschehen ist." Also während diese Gunst Belgien theuer bezahlt hat, nimt Frankreich jene gerade an wie die Bezahlung einer Schuld, die keine Gegenleistung nach sich zu ziehen brauche. Ein solches Benehmen ist wahrhaft empörend; doch werden hof-

fentlich derlei Erfahrungen für die belgische Regierung nicht verloren sein, und sie wird ihre Hand wieder mit der Waffe versehen die sie nie darauß hätte fallen laßen sollen, indem sie die zeitweilige Begünstigung für die französischen Baumwollartikel nicht erneut. Anders wär's, wenn Belgien seit dem Abschluße der Juliusübereinkunft im Rückstande geblieben gegen Frankreich, oder diesem noch etwas zu vergüten hätte. In Wahrheit aber verhält es sich gerade umgekehrt; doch in Paris kann man, scheint es, das bei Anlaß des September-Vertrags dem Munde belgischer Minister entschlüpfte Wort: „Antwerpen ist ein Hafen des Zollvereins" nicht verzeihen.

Es ist eine Thatsache, die man sich in Paris nicht beifallen läßt, daß Belgiens Beziehungen zu Frankreich gegenwärtig weit minder vortheilhaft sind als vor sechszehen Jahren. Im Jahr 1829 als Belgien noch den Brückenkopf der heiligen Allianz gegen Frankreich bildete, als die feindliche 1815 erhobene Barriere noch bestand, als der Herzog von Wellington noch ermächtigt war den Zustand der gegen die Franzosen errichteten Festungen zu inspiziren, ja als mit dieser politischen Feindschaft sich noch eine kommerzielle in Folge der Außnahmsbeschlüße von 1824 verbunden hatte, selbst damals waren seine Beziehungen zu Frankreich vortheilhafter und fruchtbringender als heute nach den Schwesterrevolutionen, nach dem Umsturz des Mittelreichs der heiligen Allianz und nachdem eine Tochter des Königs der Franzosen sich auf Belgiens Thron gesezt hat. Frankreich verbrauchte im Durchschnitt 4 Mill. Kilogr. belgischer Leinen, die kein Hinderniß fanden, da die französischen anderer Art waren, und englische Linnen vor 1835 nicht auf dem französischen Markt erschienen. Jene Menge ist jetzt fast um die Hälfte geschwunden, und diese hat zugleich mit den englischen und den französischen Maschinen-

linnen zu kämpfen, so daß auch die Preise und der Gewinn des Geschäfts auf die Hälfte gesunken sind. Gleiches gilt in gewissem Betracht von den Naturalien die Belgien nach Frankreich außführt. Die belgische Kohlenausfuhr nach Frankreich hat sich zwar beinahe verdoppelt, aber die Bedingungen des Absazes haben sich verschlimmert; die Geseze von 1835 welche das „Regime der Zonen" auf die Kohleneinfuhr einführten und die Herabsezung der Zölle von 1 und 1½ Fr. auf 50 und 30 Cent. auf dem Littoral des Ozeans gaben auf einmal den englischen Kohlen auf den meisten Punkten das Übergewicht über die belgischen. Der französische Zoll auf landwärts eingeführtes Roheisen beträgt 4 Fr. 40 wie vor zwanzig Jahren, ungeachtet die Eisenpreise im Ganzen von 14 bis 15 Fr. vor der Revoluzion, was nur 30 Prozent Wertzoll außmacht, auf 10 Fr. gefallen sind, was an 50 Proz. Zoll gibt, und ungeachtet der Zoll von seewärts eingeführtem Eisen von 9 Fr. 90 auf 7 Fr. 70 herabgesezt ist. Zudem ist die Erhebung der Zölle, zumal von Linnen bei den neuen engen Außlegungen, jezt weit lästiger für den Einsender als früher. Eine neue Verordnung verbietet so zu sagen die Einfuhr von Maschinen in Frankreich, ohne die belgischen außzunehmen. Selbst dem belgischen Transithandel nach Frankreich, der schon in Kolonialwaren untersagt ist, legt man neuerdings eine Menge Fallstricke, namentlich in Bezug auf Wolle, Samen, Ölkörner, Leder *) — doch

*) Der jüngst von der französischen Deputirtenkammer angenommene Tarif enthält über die Einfuhr fremder Wolle folgende Bestimmungen: „Wolle zahlt auf französischen Schiffen eingeführt 20 Proz. des Wertes; eben soviel zu Lande, wenn sie in den angrenzenden Ländern erzeugt ist; auf fremden Schiffen 4 Fr. die 100 Kilogr. und 20 Proz. des Werts; eben soviel landwärts, wenn sie nicht das Erzeugnis der angrenzenden Länder ist.

darum scheut man sich nicht, wie bitter ironisch, von guten procédés douaniers de la France envers la Belgique zu sprechen.

Dagegen bieten die Beziehungen Frankreichs zu Belgien ein ganz anderes Bild dar, sie erscheinen ebenso vortheilhaft als jene nachtheilig. Die Summe der Ausfuhren nach Belgien sowohl was Bodenerzeugnisse als Manufakte Frankreichs betrifft, nimt fortwährend zu. Nachfolgende Übersicht der französischen Gesammtausfuhren nach Belgien und einiger der vorzüglichsten französischen Produkte in den beiden fünfjährigen Perioden von 1834—1838 und von 1839—1841 stellt solches ins Licht. Ich bemerke dabei daß auch diese Zahlen den französischen amtlichen Zolltabellen entnommen sind, damit von der andern Seite gegen deren Genauigkeit sich kein Zweifel erhebe.

Nun fanden bisher die französischen Wollfabrikanten des Nordens Vortheile darin verschiedene deutsche und ungarische Wollen im Transit durch Belgien zu beziehen; auch lebte Neuhafen fast nur vom Wollhandel nach Frankreich. Der Differenzialzoll von 4 Fr. auf 100 Kilogr. wird diesen aber zu Belgiens Nachtheil zerstören. Gleiches gilt von den neuen Bestimmungen über Sesam und Ölkörnern überhaubt. Nach dem frühern Tarife zahlte Leinensamen landwärts auß den Grenzländern nur 1 Fr. 50, Ölsamen und Kolza 3 Fr. und 50 Cent. mehr wenn die Körner nicht in den angrenzenden Ländern gewachsen waren; der neue Tarif erhöht diese Säze bezüglich auf 6 Fr. 50 (das Vierfache), 7 Fr. 50, und die addizionelle Abgabe, wenn die landwärts eingeführten Samenkörner nicht in den angrenzenden Ländern gewachsen sind, um das Dreifache. Diese Erhöhung muß den ganzen Ölkörnerhandel zwischen den belgischen und den nordfranzösischen Häfen zerstören wegen der ungeheuern Begünstigung direkter Einfuhr, der Flagge und der Kolonien.

Ausfuhren Frankreichs nach Belgien.

		1834—1838		1839—1843	
		Summe der 5 Jahre	Jährlicher Durchschnitt	Summe der 5 Jahre	Jährlicher Durchschnitt
Naturerzeugnisse	Fr.	61,592,385	12,318,477	75,135,058	15,027,011
Fabrikate	„	128,353,322	25,670,665	143,208,880	28,641,776
Summe	Fr.	189,945,707	37,989,442	218,343,938	43,668,787
Gewebe von Wolle	Kilogr.	596,563	119,312	1,005,215	201,043
„ „ Baumwolle	„	742,154	148,430	792,659	158,531
„ „ Seide	„	244,299	48,859	280,256	56,059
Modeartikel	„	1,459,378	291,875	2,482,105	496,421
Felle und Pelzwerke	„	51,431	10,286	76,572	15,314
Bronzeartikel	„	152,358	30,471	235,562	47,112
Weine	Hektolit.	403,917	80,783	416,611	83,322

Hiebei ist noch in Rechnung zu tragen daß Belgien während der ersten fünfjährigen Periode um zwei halbe Provinzen größer war und 400,000 Verzehrer mehr zählte als während der zweiten, indem es jene durch Vollziehung des Vertrags vom 15. April 1839 verlor. Und dennoch zeigt die Bewegung nach dem kleinen Lande beträchtliche Zunahme im Ganzen wie im Einzelnen! Und hätten sich etwa die Bedingungen des Verkaufs verschlimmert? Wäre den französischen Erzeugnissen der Mitbewerb in Belgien erschwert oder unvortheilhafter gemacht worden durch Begünstigung der Erzeugnisse anderer Länder? Just das Gegentheil hat stattgefunden. Die belgischen Zölle auf Seidenstoffe sind seit zehen Jahren um die Hälfte herabgesetzt worden. Auch in Frankreich wird allgemein anerkannt daß die von Belgien dem Zollverein gemachten Zugeständnisse jenem Lande keinen materiellen Nachtheil zugefügt haben, ebenso daß die ihm von Belgien gemachten Bewilligungen Frankreich sehr vortheilhaft gewesen sind. In Folge der Ermäßigung der Abgaben auf Wein um mehr als ein Viertel, zum großen Nachtheil des belgischen Schatzes, hat der Verbrauch Belgiens an französischen Weinen binnen einem Jahr um 25 Prozent zugenommen, ich sage der Verbrauch,

nicht etwa die Wiederausfuhr; die Handelskammer von Bordeaux hat sich darüber wiederholt aufs günstigste ausgesprochen. Ferner hat Belgien die französischen Wollen- und Baumwollengewebe vor den englischen thatsächlich begünstigt durch die Art seiner Zollsäze nach dem Gewichte, indem Frankreich nur feinere Zeuge ausführt die bei gleichem Gewichte einen höhern Wert haben. Auch hat die belgische Regierung 1843 den Wünschen der heimischen Industrie nicht entsprochen, die nicht mit Unrecht verlangte daß die von Frankreich den Wollengeweben bei ihrer Ausfuhr bewilligte Prämie dem belgischen Zollsaz beigefügt werden müße, damit dieser wirksam bleibe. In Folge dieser Weigerung entrichten die französischen Wollfabrikate in Wirklichkeit nur die Hälfte, oft nur ein Viertel dessen was die englischen zahlen, es besteht also auch hier thatsächlich ein Differenzialzoll zu Gunsten der französischen Industrie. Endlich ganz jüngst noch sind auch die Baumwollstoffe französischer Herkunft von einer Erhöhung von 50 Prozent ausgenommen, welche die Zölle betroffen hat beim Eingange englischer und selbst Schweizer-Gewebe. So verhält es sich mithin daß, während die Zolländerungen in Frankreich den Mitbewerb belgischer Erzeugnisse immer mehr beschränken und beengen, die in Belgien im Gegentheil die französischen Erzeugnisse auf alle Weise begünstigt und geschüzt haben, zumal gegen den englischen Mitbewerb.

Alle diese zahlreichen und vervielfachten Opfer hat Belgien sich bekanntlich auferlegt, um seiner Linnenindustrie, dieser verwundbaren Seite Belgiens, ihren alten Markt in Frankreich zu bewahren und um ihr den großen Umschwung, der sich in diesem wichtigen Gewerbzweige unaufhaltsam vollendet, zu lindern und zu versüßen. „Wenn aber,“ so sagt die belgische Independence, „alle unsere Zugeständnisse miskannt, wenn alle unsere Opfer geläugnet, wenn

mit einem Wort die Übereinkunft von 1842 vernichtet wird, dann erhält auch Belgien seine volle Freiheit zu handeln zurück. Niemand würdigt mehr als wir die Wichtigkeit unserer Handelsbeziehungen zu Frankreich, Niemand ist unmäßigen Zöllen inniger abgeneigt als wir; aber da wir andere Mittel unsern Fleiß zu begünstigen suchen müsten und diese nothwendig an den Tarif geknüpft sind, so hätten wir, um sonst Raum zu gewinnen und Frankreich zu begegnen, die Zölle auf Wein, 1842 von 32 Fr. auf 24 erniedert, wieder auf 48 Fr. zu erhöhen und die den Geweben von Seide, Wolle und Baumwolle verliehenen Begünstigungen als zwecklos wieder einzuziehen."

Nein, Belgien darf nicht mit neuen Opfern einen Vertrag erkaufen, der ihm nur zweideutigen Nuzen bringt; es muß sich, um dem schamlos fortgeführten Spiel ein Ende zu geben, sich in das Unvermeidliche männlich fügen und darnach seinen Entschluß faßen. Frankreichs treulose Taktik besteht gegen Belgien darin es in sein Zollnez zu verstricken, ohne daß ihm dafür die Vortheile einer Zollverbindung mit Frankreich zu gute kämen. Weitere Zugeständnisse würden Belgien nur auch noch weiter in dieses Nez hineinbringen, ihm nur noch neue Täuschungen bereiten, gewis keine dauernde, keine feste Hülfe gewähren. Sowie Hr. Guizot es ein schlechtes Prinzip nennt daß Belgien die französischen Wollenzeuge nicht unentgeltlich von der Erhöhung des Einfuhrzolls außgenommen, während er es doch ganz in der Ordnung findet daß Frankreich ein Jahr vorher seinen Zoll gegen fremde Leinenzeuge erst im Allgemeinen erhöhte, und dann eine Außnahme für Belgien nur gegen bedeutende Zugeständnisse von dessen Seite eintreten ließ, so wird auch in der Folge Frankreich an Belgiens Ferse sizen und immer neue Opfer begehren, selbst aber keine bringen wollen, und dazu noch ironisch mit Hrn.

Guizot sagen: „Frankreichs Interesse heischt Belgien zu Hülfe zu kommen, sollte es sich das auch einige Opfer kosten laßen." Und steht denn etwa Belgien seinem großen westlichen Nachbar waffenlos gegenüber? So wenig, daß Hr. Guizot selbst auf der Rednerbühne erklärt hat, Belgien sei an Rang die dritte Macht in den Handelsbeziehungen Frankreichs. „In dreifacher Hinsicht," sagt er, „in Urstoffen welchen unsere Arbeit bereits einen hohen Wert verliehen hat, in Lebensmitteln und in fertigen Fabrikaten, hat unser Handel mit Belgien eine große, reelle Wichtigkeit. Belgien ist die dritte Macht für uns in der Leiter unseres äußern Handelsverkehrs. Wir haben also, bloß vom kommerziellen Gesichtspunkt genommen, ein ernstes, großes, ein Lebensintereße diese Beziehungen zu schonen, und mit unsern belgischen Nachbarn nicht jenen Krieg des Tarifs und der Repressalien zu unternehmen, der sich immer zum Nachtheil beider Theile wendet." Sehr wahr, und wenn nun bei Erhöhung der Leinenzölle gegen Belgien dieses Gegenmaßregeln nähme, wie es muß, was würden dann dazu die französischen Weinbergbesitzer, die Fabrikanten in Wolle, Baumwolle und Seide sagen? Ich meinestheils bin überzeugt daß, sollten beide Länder sich sondern, Frankreich mehr darunter leiden würde als Belgien. Dazu kommen noch politische Betrachtungen. Hr. Guizot hat in seinem lezten Theil der Rede hervorgehoben, von welcher Bedeutung für Frankreich die Substituzion des belgischen Staats, wie er jetzt besteht, für den, wie er vor 1830 bestund, gewesen sei. „Der frühere Staat war, sagte er, wie Jedermann weiß, gegen Frankreich hergestellt, der jezige dagegen zu unserm Vortheil. Durch das Prinzip der Neutralität, anerkannt und Belgien zugesichert von ganz Europa, hat unsere Grenze von dieser Seite eine Sicherheit erlangt die ihr früher fehlte. Man kann sagen daß unsere Grenze

in moralischem Betracht bis an die Schelde verlängert worden ist. Die auf unserer Grenze bis zur Schelde erlangte Neutralität hat für uns eine wirkliche politische Wichtigkeit, sie ist eins der schönsten Ergebnisse der Julisrevoluzion. Ja, es ist bereits ein unsäglicher Vortheil für uns gewesen an dieser unserer verwundbarsten Seite eine befreundete Regierung zu haben, die nicht bloß nie gesucht hat uns Verlegenheiten zu bereiten, vielmehr uns stäts die vollste politische Sympathie zugewandt hat. Die Kammer und Frankreich werden die Vortheile nicht verkennen, welche wir von der Anwesenheit eines Fürsten auf dem belgischen Thron gezogen haben, der sich durch eine seltene Weisheit und Geschicklichkeit außzeichnet und der vollkommen begriffen hat, ungeachtet der Verwicklungen seiner Lage, daß seine wahrhafte Stüze Frankreich war, und daß sein Staat und seine Politik sich vorzüglich auf Frankreich lehnen mußten. Es gibt seit 1830 keinen Augenblick, wo der König der Belgier diese Wahrheit verkannt und diese für uns wie für ihn selbst gute Politik nicht befolgt hätte. Sie hat manche Schwierigkeit aufgeräumt, der wir begegnet sein würden, hätte diese Politik auf unserer Grenze nicht bestanden. Es gibt eine noch gewichtigere Betrachtung. Die gegenwärtige Existenz Belgiens, die Konstituirung des belgischen Staats ist der Schlußstein zu dem Friedensgewölbe Europa's. Seit drei Jahrhunderten ist die Frage, wer die belgischen Provinzen besizen und verwalten solle, die Ursache der Hälfte der Kriege gewesen, die Europa zerrüttet haben. Es gibt zwei oder drei Gebiete wo der europäische Krieg während der letzten drei Jahrhunderte beständig außgeheckt worden; Belgien ist das vorzüglichste davon. Das muß sich ändern, seit Belgien ein selbständiges neutrales Königreich geworden; seine Konstituirung geschah im Belange des allgemeinen Friedens, und zugleich zum Vor-

theil Frankreichs, seiner Macht und seines Einflußes. Würde Belgiens Existenz irgendwie kompromittirt, Sie würden sicher im nämlichen Augenblick auch den allgemeinen Frieden bloßgestellt sehen, und die Kriegsfrage würde sich vielleicht mit größerer Intensität denn je wieder beleben. Es liegt daher auch im Intereße Frankreichs Belgien in den Bedingungen seines Bestehns zu Hülfe zu kommen, kostete es uns auch einige industrielle Opfer (Ah! Ah!). Der Punkt ist zart, ich werde darüber meine volle Meinung sagen. Man hört oft wiederholen, die Politik müße den Handels- und Industriefragen fremd bleiben, nie müsten die Intereßen der leztern aufgerufen werden der Politik des Landes Opfer zu bringen. (Bewegung im verschiedenen Sinn.) Entschieden bin ich der Meinung daß dieses erhaltende Prinzip Anwendung finden muß auf die Industrie- und Handelsintereßen wie auf die sozialen Anliegen; vorhandene Intereßen wirksam zu schüzen ist die erste Pflicht jeder verständigen Regierung. Inzwischen ist es unmöglich daß diese Intereßen nicht unter gewissen Umständen die Aufforderung finden sollten sich bis auf ein bestimmtes Maß dem zu leihen was der Macht und Größe Frankreichs in seinen auswärtigen Verhältnissen dienen kann, ihnen darf diese Elastizität zu solchen Opfern nicht fehlen. Ebenso können die Handels- und Gewerbsintereßen nicht umhin sich auch bis zu einem gewissen Grade der gleichmäßigen Vertheilung des innern Wohlseins zu beugen, d. h. sie dürfen jene Konkurrenz nicht ganz von sich weisen, die sie zu Verbeßerungen anspornt im allgemeinen Landesbelange. Das sind die beiden dem Schuzsystem gestellten Bedingungen die es eben zu einem rechtmäßigen machen: es ist das billigste, gerechteste, nur muß es sich bis auf einen gewissen Punkt der Nothwendigkeit der äußern Politik und der gleichmäßigen Vertheilung des innern Wohlseins

fügen. — Was haben wir nun in Bezug auf die Übereinkunft mit Belgien zu thun? Auß dem Gesagten ergibt sich daß wir das Recht haben von Belgien höhere Vortheile zu verlangen als die uns in jenem Vertrage zugestandenen. Belgien hat auß demselben im Augenblick des Abschlußes allen politischen Vortheil gezogen den es darauß ziehen konnte, wir haben ihm den möglichen politischen Dienst erwiesen. Aber die uns bewilligten Handelsvortheile können wir nicht für genügend erachten um den Vertrag zu erneuern oder zu verlängern. Wir werden daher im gemeinsamen Belange der beiden Staaten, im Intereße des allgemeinen Friedens (wie edel!) auf außgedehntern Zugeständnissen von Seite Belgiens bestehn; wir glauben, Belgien schulde uns für unsere vorzüglichsten Gewerbzweige, für unsre Manufakturen in Baumwolle, Seide, Wolle, für unsere Weinerzeugung, für dies alles Differenzialzölle, wie wir sie ihm für seine Leinenindustrie zugestanden. Das muß, nach unserer Meinung, die Grundlage der neuen Unterhandlungen bilden die sich bei Ablauf der Übereinkunft mit Belgien eröffnen werden."

Die öffentliche Meinung in Belgien hat Frankreich bereits einmüthig geantwortet, und die belgische Regierung wird hoffentlich, wenn auch nur in der Überzeugung daß ein temporärer Bruch mit Frankreich in Zollangelegenheiten das zweckmäßigste Mittel sein dürfte dieses Land endlich einmal zu billigern Grundsäzen zu bekehren, sich stark genug fühlen in gleichem Sinn sich außzusprechen und den Muth haben dem momentanen Auflodern des Unwillens in den haubtsächlich leinenerzeugenden Provinzen eine gelaßene Festigkeit entgegenzusezen. Hören wir zuerst die vorzüglichsten Stimmen der Presse. Die liberale Independence belge, das wichtigste Opposizionsblatt, äußert sich treffend im Wesentlichen also: „Wenn es wahr wäre daß

Belgiens Politik, sofern es eine auswärtige Politik haben kann, sich im Allgemeinen auf die Frankreichs lehnen müße, so kann das doch nicht heißen daß wir dieser in allen ihren Schwingungen folgen sollen, daß wir uns unsers freien Willens zu begeben hätten. Belgien ist kein Lehen der Krone Frankreichs; es ist gut wenn man in Paris erfährt daß es sich sehr ernst nimt, daß es ebenso ernst seine Unabhängigkeit versteht, ja auch seine Neutralität (dafür sprachen bald darauf auch die merkwürdigen Verhandlungen über die Organisazion des belgischen Heers), indem es treu bleibt den Verträgen die nicht bloß zwischen ihm und Frankreich, sondern auch zwischen ihm und den verschiedenen auf der Londoner Konferenz vertretenen Staaten abgeschloßen sind; daß es daher sich vollkommen berechtigt glaubt nöthigenfalls nur seine Belange zu fragen, darin dem Beispiele seiner Nachbarn folgend. Wenn zwischen beiden Ländern jene große Gemeinsamkeit der Intereßen und Gefühle besteht, was soll man dann von einer Regierung denken die, durch ihre Handlungen, dieselbe auslöscht, indem sie unsere rechtmäßigsten Anliegen mit rauher Hand antastet, unsere heiligsten Rechte misachtet, ja sich immer uns gegenüber sogar einer erniedrigenden, kränkenden, wo nicht beleidigenden Sprache bedient? Glaubt man Frankreichs Ruhm zu erhöhen, indem man von Belgien spricht wie Hr. Guizot es gethan? Glaubt man, es verleze uns nicht, wenn man die etwaigen Tarifermäßigungen zu unserm Vortheil wie eine Handlung des Mitleids, wie ein Almosen darstellen sieht das man uns reicht; wenn man auf der Tribüne wiederholen hört — denn das Gleiche war schon in der Pairskammer gesagt — daß Frankreich die belgische Industrie nicht ganz Hungers sterben laßen darf?" Hier passen, beiläufig, die Worte welche Goethe Tasso zu Antonio sagen läßt:

„Was härter treffe, Kränkung oder Schimpf,
Will ich nicht untersuchen; jene dringt
Ins tiefe Mark, und dieser rizt die Haut.
Der Pfeil des Schimpfs kehrt auf den Mann zurück,
Der zu verwunden glaubt; die Meinung Anderer
Befriedigt leicht das wohlgeführte Schwert —
Doch ein gekränktes Herz erholt sich schwer."

„Belgien besizt Gott sei Dank," fährt die Independence fort, „Hülfsmittel die ihm gestatten sich der auf jene Weise dargereichten Gaben entschlagen zu können. Wenn es von den Nachbarn Erleichterungen für seinen Handel und Fleiß fordert, so geschieht es nicht auß Mitleid, sondern weil es ihnen gleichwerte Vortheile anzubieten hat und wirklich anbietet; und wenn es Klage führt über einige von ihnen, so geschieht es nicht weil ihm das Almosen, wie einem unverschämten Bettler, nicht genügend dünkt, sondern weil es denkt daß man ihm gegenüber die Billigkeit verlezt hab, wie Frankreich eben jezt. Wenn Hr. Guizot anerkennt daß Belgiens unabhängige und neutrale Existenz eine große Hülfe für die französische Politik seit 1830 gewesen ist, erscheint es dann klug gehandelt eben dieses Volk zu schmähen und zu lästern, dessen man auch in der Zukunft noch nöthig haben kann? Und wie, er vereint sich mit dem Amendement Lestiboudois, weil dieses „ ‚der Regierung eine wirkliche Kraft verleiht um die neuen Opfer zu erlangen die man Belgien auflegen will, weil es gegen dieses Land einen wahrhaften Zwang außübt?'" " Diese Sprache ist nicht bloß ungereimt und unklug, sondern auch gehäßig, sie offenbart eine eines großen Volkes, ja Frankreichs unwürdige Politik, und wahrlich! wohl muß der Kult der materiellen Intereßen, die Verbindung der Privatintereßen beklagenswerte Fortschritte im Schoße der Deputirtenkammer gemacht haben, daß nicht zwanzig Mitglieder auf die Tribüne gestürzt sind um gegen den Zynismus der ministeriel-

len Absichten zu protestiren. Zwei unserer Provinzen, man weiß es, leiden schwer durch die mechanischen Flachsspinnereien, der dortigen zahlreichen auf dem Lande zerstreut wohnenden Bevölkerung wird bald nur noch das Handgewebe zum kümmerlichsten Unterhalt bleiben, und auch dieses wird ihr durch die Minderung der Leinwandaußfuhr geschmälert. In der Hoffnung diesem Übel zu wehren, um es zu mildern, haben Regierung und Kammern 1842 vor keinem Opfer zurückgescheut, sie haben alles bewilliat was man von ihnen verlangte, und siehe da! ein französischer Minister kündet an daß er auß dieser Lage nächstes Jahr von neuem Nuzen ziehen werde, um Belgien neue Zugeständnisse abzupressen. Er wünscht sich Glück einem Amendement zustimmen zu können, das einen wahrhaften Zwang gegen uns außüben soll. Er hofft in seinen neuen Forderungen nicht Vernunft und Billigkeit, sondern Hunger, vielleicht auch flämische Meuterer zu Bundesgenoßen zu haben! Doch Belgien wird im Gefühle seiner Würde die nöthige Kraft finden auch diese Prüfung zu bestehn. Man täuscht sich höchlich in Paris, wenn man glaubt Belgien sei am Ende seiner Hülfsmittel, ihm übrige um sich dem Elend zu entziehen, nichts als das Mitleid seiner Nachbarn anzuflehen. Klar ist, die Abhängigkeit der französischen Regierung von den Industriellen erlaubt uns jetzt nichts mehr von der Seite zu erwarten, jezt muß die Täuschung auch der voreingenommensten Geister zerstört sein. Zugleich aber haben wir auf jene Drohungen mit Festigkeit zu antworten. Weil man dann die Übereinkunft vom 16. Julius, obschon sie unsern billigen Erwartungen durchauß nicht entsprochen hat, zerreißen will, wohlan! so sei es, kehren wir zur vollen Außübung unserer Rechte zurück. Bei der Herstellung des Tarifs in den Zustand den er vor fünfzehen Jahren hatte, haben wir am wenigsten zu verlieren. Man droht mit

einem Tarifkriege, wenn wir das Haubt nicht beugen; aber eher hundertmal den Krieg als erniedrigende Opfer, die man uns noch abzwicken will um den Frieden zu verlängern."

In gleichem Sinne sprach sich das einflußreiche katholische (ministerielle) Journal de Bruxelles auß. „Sind wir," ruft es, „eines jener abgestorbenen, auf irgend einer entfernten Insel unter Frankreichs Protektorat gebeugten Völker, daß man unsere Freiheit so fesseln, uns die Bedingungen unseres öffentlichen Lebens so vorschreiben will! Fürwahr, für einen schlechten Fezen Vertrags, der uns höher zu stehn gekommen als er wert ist, und den man uns umsonst hätte gewähren müßen, sollten wir auf das schönste Vorrecht eines freien Volks verzichten?" „Man täusche sich nicht; wir dürften unsere Opfer zur Aufrechthaltung der Juliusübereinkunft verdoppeln oder verdreifachen, so würde uns dieses um nichts fördern. Unsere Einfuhr in Frankreich würde nicht weniger abnehmen, und in jedem Fall würden wir bald, als die Betrogenen, einen solchen Vertrag aufgeben müßen. Auf dieser Seite bleibt für uns kein anderes Heil übrig als das gemeine Recht, das uns wenigstens erlauben würde frei zu verfahren. Mehr zu hoffen hieße sich täuschen und sich arg verrechnen. Wir können daher die Regierung nicht dringend genug auffordern sich von dieser unheilbringenden Vasallenschaft zu befreien." Kurz, die gewichtigen Blätter aller Farben riethen die Übereinkunft nur fallen zu laßen, bei nahendem Termine, besonders aber nicht das geringste neue Opfer zu bringen, um sie ferner aufrecht zu erhalten. In einer so wichtigen auswärtigen Frage sah man in Belgien noch nie solche Übereinstimmung. Auch waren die Kammern nach den Osterfeiertagen kaum wieder eröfnet, am 2. April 1845, als im Senat schon Stimmen laut wurden die sich über Frankreichs unbegründete und unstatthafte

Ansprüche mit einer Ruhe und Festigkeit äußerten die das moralische Gewicht Belgiens in den Unterhandlungen nur unterstüzen können, und zwar giengen diese Äußerungen von Senatoren auß die man gewöhnt ist die Intereßen des Linnengewerbes mit Eifer und Vorliebe vertheidigen zu sehen. Finde Frankreich, sagten die Senatoren, den Vertrag ungünstig für sich, so könne Belgien dasselbe sagen, und müße ihn ganz einfach fallen laßen; neue Opfer zu bringen um ihn aufrecht zu halten, würde um so weniger anzurathen sein, da ohnehin der französische Linnenmarkt für Belgien je länger je mehr verloren geh und eines Tags ganz abhanden kommen müße. Es übrige da nichts als sich nach andern Pläzen umzusehen, nach überseeischen Absazwegen. Falle die Juliusübereinkunft, so nehme Belgien mindestens eine Million mehr von den französischen Weinen und Seidenwaren ein; unterstüzte man damit den überseeischen Absaz, so würde man jenen Verlust bald verschmerzen, und zudem gewänne man daß Belgien frei würde von der Gnade einer europäischen Macht. Breche Frankreich, so möge man seine Zollmaßregeln mit gleichen erwiedern, und erneue sich dann auch die Lage von 1825, so hab Belgien doch nur von seinem Recht einer gerechten Vertheidigung Gebrauch gemacht.

Äußerungen wie obige sind doppelt bedeutungsvoll, nachdem der Vertrag vom 1. September auf wahrhaft billiger, also dauernder Grundlage innigere Freundschaftsverhältnisse zwischen Belgien und Deutschland angebahnt hat. Gewis, von jezt an wird Belgien weise handeln nicht mehr auf den französischen Markt zur Wiederemporhebung seiner Linnenindustrie zu rechnen, es hat die Erfahrung theuer genug erkauft, und über der langen Täuschung leider nur zu Wichtiges versäumt. *) Ja, in diesem Betracht besonders bin

*) Daß diejenigen Recht haben welche eher an fortwährende

ich entschieden der Meinung daß der baldige Auflauf der Übereinkunft nur zu Belgiens Frommen diente, es würde dadurch mit einemmal aller noch fest klebenden Täuschung loswerden, auß einer schiefen Stellung in eine natürliche und freiere kommen und die neue transatlantische Bahn mit nur um so größerer ungehemmterer Thatkraft betreten. Dort in den überseeischen Ländern gibt es einen unermeßlichen Markt für den Absaz europäischer Fabrikate, den Belgien nur zu lange vernachläßigt hat, auf welchem Deutschland sich zurückgeschlagen sieht, und den beide ihren gewerbmächtigen Nebenbuhlern mit viel zu großer Resignazion überlaßen haben. Die Vereinigten Staaten und Brasilien verbrauchen zusammen für mehr als 50 Millionen Fr. bloß an Linnengeweben, dahin also sollten Belgien und Deutschland ihre vereinten Kräfte richten — denn einzeln ist Belgien zu schwach, und der Zollverein bedarf der belgischen Häfen — dort müßen wir mit unserer ganzen Thatkraft die Antheile zu erringen suchen auf die wir gerechten Anspruch haben.

Wirklich, es ist ein eigenes Verhängniß daß das in Frankreich vorwaltende, von Privatintereßen, denen die Minister sich unterordnen müßen, beherrschte System Belgien mehr und mehr zur Notwendigkeit hindrängt sich von Frankreich unabhängiger zu machen. Lehrreich ist es zugleich daß Eigennuz und Selbsucht dort gerade der Nazionaleitelkeit und der Vergrößerungssucht die ärgsten Possen spielen, als sollten diese Fehler durch jene gelähmt und gezügelt werden. Der Zollverein hat Frankreich gegenüber den großen nicht hoch genug zu schäzenden Vortheil voraus ein freisinniges Handelswesen zu besizen, das sich noch nicht, wie dort, bleischwer an jede

---

Minderung der Leinenausfuhr nach Frankreich glauben als an Wiedererhöhung, scheinen auch die französischen Zolltabellen der lezten Monate zu beweisen.

handelspolitische Kombinazion hängt, das keine Monopole schafft, und Monopolisten daher auch nicht die Macht verleiht Bündnisse von höchstem Belange auß Eigennuz zu hintertreiben. Diesen Vortheil muß sich der Zollverein — das heischen seine Aufgabe, Stellung und Zukunft — um jeden Preis bewahren. Auch in Belgien hat schon ein übertriebenes Schuzwesen, das mitunter an Monopol streift und für kleine Staaten am verderblichsten wirkt, Wurzel geschlagen und Macht gewonnen. Darauß erklärt sich manche wunde Stelle in den Zuständen dieses Landes. Daher kam es, daß gerade der webende und spinnende Theil von Deutsch-Belgien, als der monopolisirte Markt in Holländisch-Indien verloren war, am eifrigsten auf Anschluß an Frankreich drang, welches durch sein überhohes Schuzsystem reichen Gewinn versprach; das materielle Intereße Einzelner schien die Überwucht zu gewinnen über die materiellen, politischen und sittlichen Belange des ganzen Staats. Die französischen Fabrikanten aber hätten den belgischen ihre Grenzen lieber noch dichter verschließen als öfnen mögen, und ihr Widerstand vereitelte jede aufrichtige Annäherung. Die flämische Industrie gewann Zeit sich zu enttäuschen, und je mehr dies nun geschieht, desto gewisser ist das Umschlagen ihres Intereßes von jenem Wunsche in den entgegengesezten. Nach wie vor sieht Flandern nicht nur den französischen Markt für sich so gut wie verriegelt, sondern auf demselben auch immer neue Mitbewerber erwachsen, französische, englische, ja selbst belgische die über die Grenze ziehen. Mehr und mehr fühlt sich seine spinnende und webende Industrie mithin auf das ihr mit der deutschen gemeinsame Anliegen hingewiesen und lebhaft daran gemahnt: daß ihr Haubtabsazmarkt, der ihr eine große Zukunft verspricht, jenseits der Meere liegt, daß folglich alles darauf ankömt durch vermehrte direkte Schiffahrt, Verträge und Zusammenwirken mit dem Zollverein

(da Niederland und Frankreich ja eigene Kolonien haben) den Kolonialmächten gegenüber Absaz auf den freien überseeischen Märkten zu gewinnen. Der wallonische Theil Belgiens war seiner materiellen Intereßen wegen der Annäherung an Deutschland stäts geneigt, dorthin hofft er mit Recht auf den größeren Absaz seiner Metallerzeugung, dorthin und nach Niederland laufen die Haubtadern seines Verkehrs, in diesen Richtungen werden die meisten neuen Verkehrsmittel in Bewegung gebracht. Dieses Intereße besteht unveränderlich, und es muß sonach, bei umsichtiger Leitung der beiderseitigen Verhältnisse und überseeischen Beziehungen, in nicht ferner Zeit dahin kommen daß der gesamte Gewerbfleiß beider Hälften Belgiens, sowie der innere und der äußere Verkehr sich im lebhaftesten Wunsche nach immer innigerem Anschluß an den deutschen Handelsbund vereinen, in welchem überdem keine Gefahr für Belgiens Selbständigkeit schlummert.

Ja, an solchem glücklichen Außgange zweifle ich nicht, wenn nur die natürlichen Verhältnisse Belgiens und Deutschlands auf der Grundlage des Vertrags vom 1. September Zeit finden sich wechselseitig regsam zu fördern und ungestört zu entwickeln; zumal wenn die Monopolisten in Frankreich, unsere eifrigsten Bundesgenoßen in Belgien, die Herschaft behaubten. Weitere Gewähr dafür bietet die Vollendung des belgischen Eisenbahnnezes zwischen Schelde, Maas und Rhein, welche die ganze Wichtigkeit der Lage und Wechselbeziehungen beider Länder schneller heraußstellen und ihnen die großen Belange die sie dauernd miteinander verknüpfen, körperlicher vor Augen rücken wird; bietet ferner das durch den Septembervertrag und das belgische Freilagersystem gewährte Mittel über Antwerpen im Bunde mit Belgien unsern außwärtigen Handel zu organisiren und mit Brasilien und Nordamerika vortheilhafte Verträge

abschließen und durchführen zu können; bietet endlich vor allen Dingen die flämische Bewegung, diese Läuterung des niederdeutschen Volkthums, die, nachdem sie alle Schichten des Volkes verjüngend durchdrungen haben wird, mit Nothwendigkeit auch heilsam auf die politische Haltung und Selbständigkeit des Staats zurückwirken muß.

VIII.

Wir übrigt noch die neuesten Ergebnisse des belgischen Verkehrs und Fleißes in Betracht zu ziehen. Werfen wir der Vollständigkeit wegen zuerst einen raschen Blick auf die Haubtzweige belgischer Erzeugung. An Bergprodukten behaubten Steinkohlen, Eisen, Zink, Kalk (auch Marmor) den ersten Rang; die beiden lezten Gegenstände stehn zwar im Werte noch weit zurück gegen die ersten, doch hat ihre Außbeutung sich in den lezten Jahren vermehrfacht. Belgien wird ungefähr von West nach Ost von einem breiten Streifen Steinkohlenflöze durchzogen, die sich östlich in das Achener Land, über den Rhein bis tief in Westfalen hinein fortziehen; sie gehören, wie auch die Eisenerze, einem Gebirge an, den nördlichen Abläufen des rheinischen Schieferwrakegebirgs. Diese Kohlenlager nehmen einen nicht unbeträchtlichen Raum ein. Von der großen bekenartigen Niederung, welche sich am nördlichen Abhange des rheinischen Gebirgs von der westfälischen Ruhr bis zum Passe von Calais seewärts außbreitet und die der Rhein, die Maas und Schelde durchströmen, sind gegenwärtig schon mindestens drei Hunderttheile des ganzen Bodens zur Gewinnung von Steinkohlen geöffnet, wovon weit über die Hälfte auf Belgien kömt. In England beträgt diese Zahl 5 Hunderttheile, in Frankreich bloß 5 Tausendtheile des gesamten Bodens. Von der Oberflächenaußdehnung des Steinkohlengebirgs in Großbritannien, Frankreich und Belgien enthält erstes 1,172,000 Hektaren, das andere 252,000, das lezte 134,000 Hekt., und es stellt sich sein Verhältniss zur ganzen Oberfläche des Landes in Großbritannien ungefähr wie $1/_{20}$, in Frankreich wie $1/_{210}$, in Belgien wie $1/_{22}$. In jener

belgisch-deutschen Kohlenregion werden seit 630 Jahren Kohlen gefördert, am frühsten an der Maas bei Lüttich, verhältnismäßig am spätesten an der Ruhr. In dem belgischen Kohlenstreifen liegen zwei Haubtbeken. Das westliche, das wichtigste davon, zieht sich von Namen (Namur) durch das Sambrethal bis nach Charleroi; es ist 28 Lieues lang, wovon 9 in Frankreich fallen, und enthält allein in Belgien 90,054 Hektaren Oberfläche; bei Bergen zählt man darin 114 Steinkohlenflöze. Das östliche Beken dehnt sich zwischen Lüttich und Huj auß und enthält auch Alaunschiefer, der den Stoff für die Alaunhütten liefert. Die Kohlenerzeugung war in Tonnen zu 1000 Kilogr.: Großbritannien (1835) 24,000,000 T., Frankreich (1838) 2,944,694 T., Belgien (1838) 3,260,271 T. im Werte von 45,000,000 Fr. Belgien beschäftigte im genannten Jahr 37,171 Arbeiter beim Kohlenbau, und hatte auf den Gruben 376 Dampfmaschinen von 13,604 Pferdekraft. Belgien erzeugt gegenwärtig 4½ Millionen Tonnen jährlich, was nach Abzug von 1 bis 1½ Mill. Außfuhr nach Holland und Frankreich, ¾ Tonne Verbrauch auf den Mann macht; dasselbe Verhältniß scheint in Großbritannien zu bestehn, das gegenwärtig an 28 Mill. T. erzeugen mag; dagegen erzeugt Frankreich gegenwärtig nicht über 3½ Mill. T. und führt 1½ Mill. ein*), es verbraucht auf den Einwohner also nur ⅐ T. (125 Kilogr.), sechsmal weniger als Belgien und England. — Im Jahr 1839 betrug die Erzeugung von 69 Hochöfen, damals in Belgien in Betrieb, 88,000 Tonnen Eisen (gegenwärtig gewinnt es an 180,000 T., wovon es stark die Hälfte selbst verbraucht); darnach kamen ungefähr 22

*) Frankreich erzeugte 1842 schon 35,920,843 metr. Zentner Steinkohlen und führte 16,000,000 Ztr. ein, zusammen 52 Mill. Ztr. Verbrauch; von der Einfuhr kam beinahe die Hälfte auß Belgien.

Kilogr. auf den Verbrauch für den Kopf. In Großbritannien betrugen diese Zahlen resp. etwas über 1 Mill. Tonnen (jezt über 2 Mill. Tonnen) und, nach Abzug der Ausfuhr, 27 Kilogr. auf den Kopf; in Frankreich 360,000 T.*) und 12 Kilogr. auf den Einwohner; in Preußen vielleicht nur 10 Kilogr. Gußeisen auf den Kopf. Zu Ende 1838 bestunden in Belgien 270 Hüttenwerke, und zwar 221 Eisenhütten, 2 Bleihütten, 8 Kupferhütten, 7 Zinkhütten, 2 Alaunhütten und 30 Glashütten. Der gesamte Bergwerksbetrieb und einschlägige Gewerbe haben vorzüglich in den beiden lezten Jahren beträchtlich zugenommen. Große Verdienste um die belgische Eisenindustrie haben sich die Cockerill und Bauwen erworben; der Seraing (jezt in Händen einer Gesellschaft) mit seinen (drei) Hochöfen, Kohlenschachten, Kanälen, Eisenbahnen ist die Königin der Werkstätten, beschäftigt gegenwärtig an 3000 Arbeiter und erzeugte schon 1838 für mehr als 15 Mill. Fr. bloß an Maschinen. Die Zinkgewinnung hatte schon in den Jahren 1835—1838 einen so bedeutenden Aufschwung genommen, daß die Menge des Erzeugnisses im lezten sich gegen 1835 vervierfacht; dieser Aufschwung dauert fort. — Dem Werte nach war das Verhältniß der großen Gewerbzweige Belgiens vor dem Jahr 1840 folgendes: In der Brauerei erzeugte es für 66 Mill. Fr.; im Linnengewerbe für 64 Mill.; in der Wollmanufaktur für 42 Mill., im Baumwollgewerbe gleichfalls für 42 Mill.; an Kohlenausbeute für 48 Mill. (in Frankreich betrug der Wert der Kohlenerzeugung 1839 nur 29 Mill. Fr.); an Eisenerzeugnissen für 42 Millionen (in Frankreich 150 Mill.); an Horn- und Lederwaren 27 Mill.; Gebranntem 16 Mill.; Papier 9 Mill. Man sieht, alle diese hoch-

*) In Frankreich wurden 1842 469 Hochöfen, 117 mit heißer Luft betrieben, die über 400,000 T. lieferten.

wichtigen Nahrungszweige sind, mit Ausnahme der Baumwollenmanufaktur, die jedoch mit der Schiffahrt und dem überseeischen Verkehr in engster Verbindung steht, auf der Bodenerzeugung Belgiens unmittelbar begründet, ihm daher kaum je zu rauben; nur das Linnengewerbe, welches fast allein auch in den lezten Jahren zurückgegangen ist, doch bei weitem nicht in dem traurigen Verhältnisse wie das deutsche, könnte in ernstliche Gefahr gerathen durch die überlegene britische Maschinenkraft, die überlegene Schiffsmacht und die große britische Absazgelegenheit auf allen Weltmärkten, wenn Belgien sich nicht in die Lage bringt auf denselben wetteifern zu können. Ich bedauere übrigens daß mir die Materialien nicht vorliegen durch eine vergleichende Übersicht der Gewerbsstatistik zwischen dem Zollverein und Belgien auch in Zahlen nachweisen zu können, wie unbegründet die Befürchtungen einzelner Eisenerzeuger und anderer Fabrikanten des Vereins über die muthmaßlichen Folgen von Belgiens Annäherung an uns sind. Namentlich kann die belgische Eisenerzeugung der englischen gegenüber für uns gar nicht in Betracht kommen: selbst ganz dem Verein angehörend, würde sie dessen Bedarf an fremdem Eisen noch nicht genügen; an Menge von Eisenerzeugnissen übertrifft Frankreich schon Belgien drei- bis viermal, und dennoch bilden gewisse deutsche Eisen- und Stahlwaren einen Haubtartikel unserer Fabrikaten-Ausfuhr nach Frankreich. Wird die jezige Roheisenerzeugung von ganz Europa auf 56 bis 60 Millionen Zentner geschäzt, so beträgt der Antheil Englands mindestens 54 Prozent, der Frankreichs 12½, Rußlands 11, des Zollvereins nahe 9 (Preußens allein 7), Österreichs 5, Belgiens 4, Schwedens 3 Prozent. Im Jahr 1843 brachten in runden Zahlen hervor England 30 Millionen Zentner Eisen, Frankreich 7, Rußland 6, der Zollverein 5, Österreich nahe 3, Belgien stark 2½, Schweden nahe 2 Millionen Zentner.

Zu bemerken ist dabei daß den verhältnismäßigen höhern Wert haben die deutschen, schwedischen und russischen Eisenarten. Von der Eisenerzeugung des Vereins kamen auf Preußen allein über 4 Mill. Ztr., dessen Erzeugung sich von 1836 bis 1844 um mehr als 66 Proz., d. i. dem Werte nach von etwas über 10 auf 16½ Mill. Thlr. gehoben hat, während doch die Einfuhr von 185,742 Ztr. im Jahr 1834 auf 2,657,470 Ztr. gestiegen ist, also binnen 10 Jahren über 1200 Prozent. Während im Jahr 1843 an rohem und halbverarbeitetem Eisen Frankreich nur 359,000 und Österreich nur 29,800 österr. Ztr. einführte, wurden im Vereine zum Eingang verzollt 3,320,000 dergleichen Ztr., also weit mehr als die gesamte belgische Eisenerzeugung erlief. Für das Jahr 1845 wird bloß die britische Außfuhr an Eisen auf 10 Mill. Ztr. geschätzt, ungeachtet die Preise im Anfang dieses Jahrs um 40 Proz. höher stunden als zu derselben Zeit des vorigen; im Jahr 1844 ward die Außfuhr Großbritanniens an Eisen und Stahl allein mit einem Werte von 32 Mill. Fl. und für Eisenwaren 22 Mill. Fl. außgewiesen, während der Wert der gesamten belgischen Eisenerzeugung nicht 25 Mill. Fl. überstieg, auch z. B. der Totalwert aller in Österreich erzeugten Eisenwaren nur auf etwa 33 Mill. Fl. erlief. Ist es da nicht klar wie der Tag daß unserer Eisenerzeugung in der belgischen nur eine wünschenswerte Bundesgenoßin erwachsen kann gegen die für beide gefährliche britische?

Was nun die jüngsten Ergebnisse von Belgiens äußerm Verkehr betrifft, so sezt mich die nicht genug zu rühmende Schnelligkeit, womit die belgische Behörde für Handels-Statistik die Handelstabellen und alles Einschlägige bekannt macht, in den Stand hier noch eine kurze Übersicht des belgischen Handels von 1844 zu geben. Sie sind im Allgemeinen äußerst günstig, namentlich was die Durchfuhr

und die Ausfuhr belgischer Erzeugnisse betrifft; die lezte hat beträchtlich zugenommen, während die Einfuhr fremder Fabrikate zum belgischen Verbrauch Abnahme zeigt. Folgende Tafel gewährt ein vergleichendes Bild der beiden lezten Jahre:

		1843.	1844.	Vergleich mit 1843.
		Fr.	Fr.	Mehr
Einfuhr.	Allgemeine	294,600,000	306,500,000	4 Proz.
„	Waren zum Verbrauch	216,400,000	219,400,000	1 „
Ausfuhr.	Allgemeine	222,100,000	283,000,000	27 „
„	belgischer Waren	156,200,000	190,400,000	22 „
Transit.	Direkt und aus Freilagern	65,900,000	92,600,000	41 „
				Weniger
Entrepots.	Wert der in sie eingegangenen Waren	94,200,000	72,000,000	24 „

			Tonnen.	Tonnen.	Vergleich mit 1843.	
Schiffahrt.	Eingegangen.	belgische	55,000	59,000	Mehr	7 Proz.
		fremde	243,000	196,000	Weniger	19 „
	Ausgelaufen.	belgische	24,000	25,000	Mehr	4 „
		fremde	49,000	45,000	Weniger	8 „

In dieser Übersicht erscheinen jedoch einige Ziffern unter 1844 zu günstig gegen 1843 aus folgender Ursache: Da Wolle abgabenfrei war beim Ein- wie Ausgange und beim Transit, so erklärten die Händler seit Februar 1844 alle von ihnen ins Land gebrachte Wolle für Einfuhr zum innern Verbrauch, und alle in Wahrheit bloß transitirende von ihnen wieder ausgeführte für belgische Ausfuhr. Berücksichtigt man diesen Umstand, und unterstellt man den innern Verbrauch an Wolle im Jahr 1844 nur gleich dem von 1843, so führen sich einige Zahlen von 1844 zurück, nämlich was den Gesamtwert der zum belgischen Verbrauch eingeführten Waren betrifft, auf 202,700,000 statt 219,400,000 Fr., in Betreff der Ausfuhren belgischer

Waren auf 173,700,000 statt 190,400,000 Fr.; dagegen steigt der Transit auf 109,800,000 statt bloß auf 92,600,000 Fr.

Dieses nun gehörig in Anschlag gebracht, bestätigt der belgische Handel von 1844 mehr als je vorher das was ich zu Anfang dieser Schrift über die verschiedene Wichtigkeit der Elemente desselben gesagt hab. Hinsichtlich der Zunahme gebührt nämlich der erste Plaz weit vorauß dem Durchfuhrhandel, der nach obiger Tabelle zwar schon sich um 41 Proz., mit Berücksichtigung aber der durchgeführten Wolle sogar um 66 Proz. gegen 1843 erhöht hat! Während der allgemeine Handel gegen 1843 um 31 Proz. gestiegen ist, hat der besondere in Wirklichkeit nur um etwas über 1 Proz. zugenommen. Diese Zunahme betrifft jedoch besonders die belgischen Außfuhren, die zwar nicht um 22 Proz., wie es in der Tabelle heißt, aber doch immer um etwas über 11 Proz. gestiegen sind, während die Einfuhren zum belgischen Verbrauche nach berichtigter Rechnung um 4 Prozent abgenommen haben. Wie ganz anders würde Belgiens Lage sein ohne diesen wachsenden Transithandel, der seine Häfen belebt, seine Zollkassen anfüllt und seine Einnahmen von der Eisenbahn vermehrt! Wer erkennt hierin allein nicht schon eine innere Nöthigung für Belgien die Blicke mehr und mehr auf Benüzung seiner günstigen Lage und Vermehrung des Handelszuges von Deutschland über die belgischen Häfen zu richten *)? Der Transit hat vorzüglich, außer Wolle, in

*) Der Transit- und Kommissionshandel der belgischen Häfen nach Frankreich kann schon deshalb nie eine höhere Bedeutung gewinnen, weil die französischen Zollgeseze die Einfuhr aller Kolonialerzeugnisse anders als über diejenigen seiner eigenen Seehäfen, welche ein reelles Entrepot haben, gänzlich verbietet, mit Außnahme der über Holland, Rhein und

folgenden Waren bestanden, die meistens nach Deutschland giengen:

	1844. Fr.	1843. Fr.
Gewebe und Tücher aller Art	17,300,000	5,800,000
Felle und Leder	14,100,000	12,100,000
Baumwollengarn	7,200,000	300,000
Rohzucker	9,400,000	1,500,000
Indigo	4,800,000	2,200,000
Kaffee	3,300,000	1,900,000
*) Wolle	2,500,000	18,200,000
Ölkörner	2,300,000	2,600,000
Linnengarn	1,700,000	100,000
Wollengarn	2,200,000	200,000
Baumwolle	1,800,000	2,600,000
Modestücke	1,400,000	800,000
Andere Artikel	24,600,000	17,600,000
Zusammen	92,600,000	65,900,000

Welcher Kaufmann, welcher Finanzmann Belgiens kann eine solche merkwürdige und in allen Artikeln durchgehnde Zunahme des Transits binnen einem Jahre sehen, ohne daß sein Herz ihm pocht und er freudig außrüft: Ja, dieser wichtige Handelszweig verheißt eine glückliche Zukunft für Belgien! Gewis, und diese Zahlen machen den jezt erwachten Eifer Hollands für Anlage von Eisenbahnen und um die Rheinschiffahrt von allen Abgaben zu befreien, allen

Mosel aufwärts, nicht auch Maas und Schelde aufwärts. Sie begünstigen Holland vor Belgien!

*) Diese Abnahme um 15,700,000 Fr. ist, wie oben bemerkt, nur scheinbar, weil auch der gröste Theil der bloß transitirenden Wolle 1844 für Einfuhr zum Verbrauche erklärt worden war.

übrigen Rheinuferstaaten darin mit gutem Beispiel vorangehend, vollkommen erklärlich.

Auß einer Übersicht der Bewegung auf den Haubtrasten der belgischen Eisenbahn im Jahr 1844 erhellt klärlich daß auch der Verkehr auf dieser nach und von Deutschland weit beträchtlicher ist als der nach und von Frankreich. In der Personenverfuhr nimt Brüssel, welches fast alle durch Belgien Reisenden berühren, den ersten Rang ein, Gent den zweiten (in Brüssel hatten sich doppelt so viel Reisende eingeschrieben als in Gent), Antwerpen den dritten; sodann folgen der Reihe nach Lüttich, Mecheln, Brügge, Verviers, Löwen, Bergen, Kurtrik, Turnik, Namen. Da leztere kaum ein Fünftel der Reisenden wie erstere verschaffen, so muß der Personenverkehr auf der deutschen Linie weit größer sein als auf der französischen. Auch die Vertheilung der Reisenden unter die drei Wagenklassen ist bemerkenswert. In dieser Hinsicht zeigen nämlich die Grenzrastpläze die gröste Ergiebigkeit, zum Beweise daß die meisten Fremden (die Hälfte bis drei Viertel) sich des ersten Plazes, der Diligencen, bedienen. Am vortheilhaftesten stellt sich die Rast Herbesthal an der preußischen Grenze herauß, wo von 67,000 Reisenden 14,000 oder 21 Proz. sich auf den ersten Plaz einschreiben liessen; in Ostende ist das Verhältniß 17 Prozent, in Antwerpen 15½, in Quinvrain (französische Grenze) nur 14¾ Prozent. Brüssel steht nicht zurück, in Folge davon daß die meisten Fremden in der Haubtstadt Halt machen, 16 Proz.; Gent aber nur 10½, Mecheln 9¼, andere große Städte nur 8 Prozent. Auf den Rasten zweiten Ranges sinkt das Verhältniß auf 4, ja auf 2 Prozent (Landen) und noch tiefer herab, zum unläugbaren Beweise davon daß eine sehr große Zahl Zwischenrasten die Einträglichkeit einer Bahn nicht mehrt. Wenn Deutschland (nebst England) mithin der belgischen Eisenbahn in Menge

und Qualität die einträglichste Zufuhr an Reisenden bringt, so gilt solches in nicht minderem Grade von den Kaufmannsgütern. In dieser Hinsicht steht nämlich Lüttich (Ans) in seiner Warensendung nach Deutschland obenan, indem es von 520,000 Tonnen grober Güter auf der ganzen Eisenbahn 154,000 oder 29½ Prozent, beinahe ein Drittel, allein versandt hat. Den zweiten Plaz nimt Antwerpen ein, den vierten erst Charleroi, Brüssel den fünften; dann folgen Namen, Löwen, Turnik, Gent ꝛc. Natürlich haben übrigens die 61,200 Tonnen (jede zu 1000 Kilo) die von Antwerpen auß versandt worden, der Eisenbahn mehr eingetragen als die 154,000 Tonnen von Lüttich, sowohl wegen der Natur der Artikel als ob des längeren Durchlaufes.

Der besondere Handel Belgiens stellt sich hinsichtlich der wichtigsten Waren also:

Einfuhr zum Verbrauche.	1844.	1343.
	Fr.	Fr.
Wolle *)	32,000,000	15,300,000
Kaffee	24,900,000	18,000,000
Gewebe und Tücher aller Art	24,300,000	26,800,000
Ölkörner	13,700,000	12,600,000
Baumwolle	12,200,000	12,800,000
Rohzucker	10,600,000	12,900,000
Salz	8,000,000	6,500,000
Getreide und Mehl	7,100,000	13,700,000
Roher Tabak	6,400,000	13,000,000
Galmei (meist zur Messing-Bereitung)	5,200,000	4,000,000

*) Diese Zunahme um 16,700,000 Fr. ist, wie oben bemerkt, nur scheinbar, weil auch der gröste Theil der bloß transitirenden Wolle 1844 für Einfuhr zum Verbrauche erklärt worden war.

Einfuhr zum Verbrauche.	1844.	1843.
	Fr.	Fr.
Wein	4,900,000	6,900,000
Leder	3,500,000	4,100,000
Bauholz	3,300,000	4,500,000
Leinsamen und Flachs	2,900,000	1,600,000
Indigo	2,600,000	1,800,000
Reis	2,500,000	2,500,000
Pottasche	2,000,000	2,000,000
Vieh	1,900,000	2,400,000
Kramwaren	1,700,000	1,700,000
Rohes und geschlagenes Kupfer	1,600,000	1,400,000
Edle Steine ꝛc.	2,700,000	3,500,000
Linnen-, Wollen- und Baumwollengarn	1,300,000	2,100,000
Olivenöl	1,200,000	1,400,000
Seide	1,100,000	1,400,000
Fische	1,100,000	1,300,000
Erdäpfel	1,100,000	700,000
Uhrmacherarbeiten	1,100,000	1,000,000
Bilder	1,100,000	1,000,000
Bücher	1,000,000	1,000,000
Andere Artikel	36,400,000	38,500,000

Ausfuhr belgischer Erzeugnisse.	1844.	1843.
	Fr.	Fr.
Linnene und hänfene Gewebe	21,600,000	19,900,000
Steinkohlen	18,700,000	16,300,000
Tücher	17,500,000	15,700,000
Wolle *)	17,500,000	1,600,000

*) Diese Zunahme der Ausfuhr belgischer Wolle um 15,900,000 Fr. ist nur scheinbar. S. oben.

Außfuhr belgischer Erzeugnisse.	1844. Fr.	1843. Fr.
Gußeisen	8,000,000	6,600,000
Leinensamen und Flachs	7,900,000	7,500,000
Raffinirte Zucker	7,500,000	12,800,000
Glaswaren	7,500,000	5,900,000
Linnengarn	7,300,000	5,300,000
Baumwollgewebe	6,400,000	5,600,000
Vieh	6,100,000	5,100,000
Maschinen	5,000,000	6,100,000
Zink	4,700,000	4,700,000
Pferde	4,400,000	3,500,000
Tragwaffen	3,100,000	2,600,000
Geschlagenes Eisen, Schienen ꝛc.	2,900,000	600,000
Eisennägel	2,700,000	2,700,000
Spizen ꝛc.	2,500,000	2,000,000
Tabak	2,100,000	2,000,000
Getreide und Mehl	2,100,000	1,100,000
Bücher	1,600,000	1,100,000
Gärberlohe	1,500,000	1,900,000
Wollengewebe	1,500,000	1,000,000
Bauholz	1,400,000	1,500,000
Holzkohlen	1,300,000	1,400,000
Bilder	1,200,000	700,000
Kolzakörner ꝛc.	1,200,000	300,000
Seidengewebe	900,000	300,000
Kalk	1,100,000	1,100,000
Butter	1,000,000	800,000
Andere Artikel	22,200,000	18,700,000

Man sieht daß, während die Einfuhr zum eigenen Verbrauche fast durchweg abgenommen, die Außfuhr von eigenen Erzeugnissen ebenso durchgängig zugenommen hat. Bemerkenswert sind auch die Handartikel auf welche die Zu- oder

Abnahme fällt. Bei der Einfuhr haben haubtsächlich abgenommen fremde Fabrikate, z. B. Gewebe und Tücher, Leder, Garne aller Art, geschliffene Steine, dann auch einige Kolonialprodukte, welche höhere Abgaben und andere Belästigungen getroffen, namentlich Rohzucker und Tabak; dagegen zugenommen Kaffee, Ölkörner, Indigo, Galmei, Kupfer rc. Bei der eigenen Außfuhr haben abgenommen haubtsächlich nur raffinirte Zucker (in Folge des neuen Zuckergesezes), Maschinen (nach Frankreich) und Gärberlohe; zugenommen hingegen besonders Gewebe auß Flachs, Wolle, Baumwolle und Seide, Leinengarn, Glaswaren, Steinkohlen, vor allen Dingen aber Eisen und Eisenfabrikate, Schienen, Waffen.

Diese neuesten Verhältnisse des äußern Handels werfen zugleich im Ganzen günstige Streiflichter auf Belgiens inneren Verkehr und gegenwärtige Gewerbzustände. Der grösten Blüte erfreut sich die Metallindustrie, und von deren Zweigen am meisten wiederum der wichtigste, die Erzeugung und Verarbeitung des Eisens, des Haubtagenten aller gewerblichen Erzeugung. Eisenproduktzion ist bestimmt eine immer größere Rolle zu spielen, und alles verheißt daß sie auf Belgiens Wohlfahrt den wohlthätigsten Einfluß üben wird. Der Eisenverbrauch wächst in tausenderlei neuen Anwendungen. Man denke nur wie sich alle Länder allmählich mit Eisenbahnen bedecken, deren Belang für die Entwickelung der Völker Niemand mehr verkennt, und daß die Schienen, ungefähr alle Jahrzehente verschleißend, immer ersezt werden müßen. Diese neue Art von Wegverbindung erstreckt sich nicht bloß über Europa und Amerika, sie wird sich auch allmählich über Afrika und Asien außdehnen. Schon sind in Britisch-Indien für 1500 engl. Meilen Länge Eisenwege entworfen, und man spricht in England bereits von Versendung von Schienen nach China, wo auch derartige

Bauten im Werke sind. Überschlägt man alle auf dem Erdboden in Plan begriffenen Eisenstraßen, so kann man sich nicht mehr über die schnelle Erhöhung der Eisenpreise in England *), und in Folge davon auch in Belgien und Deutschland wundern. In Großbritannien versammeln sich kraft einer Art Assoziazionsgesez vierteljährlich die Eigenthümer der Hochöfen und die Schmiedemeister, um gemeinsame Maßregeln zu Frommen ihrer Industrie zu verabreden, die Preise festzustellen, unter welche Niemand gehn darf, überhaubt um den für sie nachtheiligen Wirkungen des Mitbedings vorzubeugen; in Frankreich besteht eine gleiche Verbindung, die Eisenwerkbesizer sind daselbst förmlich organisirt zur Vertheidigung ihrer Intereßen. In Belgien hat sich jüngst Ähnliches gebildet: die Direktoren aller siderurgischen Theilgenoßenschaften, die Eigenthümer, die Schmiedemeister haben sich Anfangs 1845 zum erstenmal im Lokal der belgischen Bank versammelt, über gemeinsame Maßregeln vereinbart und einen höhern Preistarif festgesezt, der für alle verbindlich ist bis zur Vereinbarung über andere Preise. Doch auch zu diesen konnten sie nicht allen Bestellungen genügen, die ihnen gegenwärtig, außer den inländischen, von Deutschland zuströmen; es fehlt an Bergleuten um Erze genug zu fördern für die vorhandenen Schmelzen, und doch legt man noch immer neue Hochöfen an. Die Erhöhung der Preise gibt den besten Begriff von dem günstigen Um

*) Bei einer im Anfang 1845 abgehaltenen Versammlung der großen Eisenwerkbesizer auß Staffordshire und Südwales ward beschloßen die Tonne Eisen auf einmal um 10 Sch. bis 1 Pf. St. zu erhöhn, Roheisen auf 3 bis $4\frac{1}{2}$ Pfd., Stangeneisen auf 6 bis $6\frac{1}{2}$ Pf. Troz des ungeheuersten Betriebs und der hohen Preise war dennoch die Nachfrage größer als die Erzeugung. Doch kann solche Übertreibung freilich nicht dauern, wie keine Schwindelei.

schwung in der Eisenerzeugung: Anfangs 1845 kostete Gußeisen 8 Fr. die 100 Kilogr., Schienen 18 bis 20 Fr.; auf der Versammlung der Eisenwerkbesitzer am 8. April 1845 in Brüssel wurden sie bis auf bez. 12 und 29 Fr. erhöht. Doch 14 Tage später waren die Preise schon wieder gestiegen, und versprachen noch mehr in die Höhe zu gehn, da Gußeisen in England bereits 25 Proz. und Schienen 15 Proz. mehr kosteten als in Belgien. Schon 1835 und 1836 waren die Preise der Eisenbahnschienen auf 42 bis 44 Fr. gestiegen, hatten sich aber auf dieser Höhe nicht erhalten können, weil in den Eisenbahnbauten eine fast allgemeine Flauheit eintrat. Vielleicht ist die neue Ära von längerer Dauer, da ein ungewöhnlicher Eisenverbrauch auf mehrere Jahre voraus gesichert ist. In England, das die Eisenpreise regelt, sind die erfahrensten Männer der Ansicht daß dieselben sich mehrere Jahre hindurch auf gutem Stand erhalten werden wegen der enormen Bedürfnisse des Vereinten Königreichs bloß an Eisenbahnschienen; Belgien seinerseits hat im Beginn 1845 neue Eisenbahnen durch Privatkräfte zu bauen unternommen, die im Voranschlage auf eine Summe erlaufen die den wirklichen Kosten der ganzen belgischen Staatsbahn nur um Geringes nachsteht; das Gleiche gilt von Holland, wo für 75 Mill. Gulden Eisenbahnen auf einmal zu bauen beschloßen worden, von Frankreich, wo die Schienen zu den großen Linien erst gelegt werden sollen, von Deutschland und von Rußland. Diese günstige Erntezeit nun, so ist mit Recht das Vernehmen, wird von der belgischen Eisenindustrie bestens benützt werden zur Tilgung des Anlagekapitals der Betriebsanstalten, zu Verbeßerungen aller Art, namentlich auch zum Bau der zweckmäßigsten Verbindungswege für den Absaz und für die Zusammenführung von Erzen und Kohlen; damit wenn später die Preise, wie unvermeidlich, wieder fallen, man dem Mitbewerb gewachsen ist. Die Völker wie

die Einzelnen müßen in Perioden des Gedeihens an die möglichen Krisen und Zeiten der Ungunst denken, um deren schlimmen Folgen früh und kräftig genug vorbauen zu können; und gewis, nicht minder als in der Politik hat auch in der Industrie der Saz Geltung: si vis pacem para bellum.

„Ein Tag der Gunst ist wie ein Tag der Ernte:
Man muß geschäftig sein, sobald sie reift.“

Gleich Erfreuliches läßt sich von den übrigen Gewerbszweigen Belgiens nicht sagen. Zur Blüte haben es eben nur noch der Durchfuhrhandel und die Metallindustrie gebracht, die beide an Deutschland innigst geknüpft sind; alle andern verkehren in einem mehr oder minder gedrückten Zustande. Namentlich mangelte den Haubtmanufakturzweigen Flanderns und Brabants Absaz, sie suchten in der Nähe ihre vorzüglichsten Märkte wo ihnen ein eifersüchtiger einheimischer Mitbewerb entgegentrat; so misleitet, gewannen sie den frühern Aufschwung nicht wieder, und zugleich blieb der überseeische Handel, der allein Hülfe schaffen konnte, in den Windeln liegen. Selbst früher höchst gewichtige Zweige des Ackerbaues, besonders der Flachs- und Hanfbau, kamen in Drang und Noth. Unabhängige belgische Blätter entwerfen von dem ungewöhnten Elend der untern Volksklassen, namentlich der Arbeiterfamilien in Flandern, oft ein erschrecklich düsteres Bild. Das Volk daselbst sei noch immer so fleißig als es von jeher gegolten, aber Verdienst und Arbeit fehlen, und die Produkzion ersticke in ihrem eigenen Überfluße. Sie weisen auß den Gemeindelisten mancher Örter nach, daß die frühere Bevölkerungszunahme allmählich aufhörte, *) daß die Armenhäuser sich über-

*) Übrigens hat Belgiens Gesamtbevölkerung seit 1830 mit jedem Jahr zugenommen und beträgt gegenwärtig wieder ebenso viel als da noch die beiden Provinzen Limburg und Luxemburg dem jungen Staate ganz angehörten; sie erlief am 1. Januar 1844 auf 4,213,863 Einwohner.

fällten, die Gemeindelasten in noch weit höherm Verhältnisse als die Staatslasten zunahmen, und die Zahl der Wohlhabenden sich auf bedrohliche Weise minderte. Die Regierung wuste nicht zu helfen, sie selbst hatte zahlreiche fiskalische Bedürfnisse zu befriedigen die sie nicht auß den Augen verlieren konnte, die öffentliche Meinung war noch wenig aufgeklärt über die Belgien wie mit Naturnothwendigkeit vorgeschriebene Handelspolitik; daher überall Zwiespalt der Meinungen, Wirrwarr in den Ansichten und viele Misgriffe. Daß es an leztern auch in der Zukunft nicht fehlen wird, scheint z. B. auß einer Neigung durchauß mehr des Landtags, an welchem sich viele Grundbesizer befinden, als der Regierung zu Erhöhung der Getreidezölle hervorzugehn. Belgien könnte in Betracht sowohl seiner Gewerbe als seines Handels keine größere Unklugheit begehn als wenn es die Kornzölle ungebührlich erhöhte, wie sich auß Folgendem ergeben wird.

Zuerst sind die Klagen der großen belgischen Agrikulturisten über Mangel an Schuz, über Druck und niedere Preise durchauß nicht begründet. Um die gegenwärtige Lage der Agrikultur in Belgien genauer beurtheilen zu können, gebe ich nachfolgende Tabelle der allgemeinen jährlichen Durchschnittspreise von Weizen und Roggen in Belgien seit der ganzen Friedensperiode:

Jahr.	Weizen. Fr.	Roggen. Fr.	Jahr.	Weizen. Fr.	Roggen. Fr.
1815	21.85	14.70	1822	14.43	8.63
1816	31.22	21.58	1823	13.76	9.29
1817	35.41	24.70	1824	10.88	6.37
1818	26.08	17.62	1825	11.87	28
1819	18.67	12.76	1826	14.19	10.17
1820	16.40	9.99	1827	17.13	12.04
1821	15.62	8.30	1828	19.69	11.52

Jahr.	Weizen. Fr.	Roggen. Fr.	Jahr.	Weizen. Fr.	Roggen. Fr.
1829	23.21	12.89	1837	16.26	10.87
1830	20.27	12.42	1838	20.26	12.35
1831	22.71	15.07	1839	23.04	13.35
1832	20.97	14.55	1840	21.56	13.62
1833	14.73	9.86	1841	20.06	11.58
1834	13.86	8.41	1842	22.21	13.11
1835	14.55	9.04	1843	19.44	13.93
1836	15.12	9.88	1844	17.76	10.58

Diese wirklich merkwürdige Übersicht zeigt mit welcher von der Änderung der Getreidegeseze fast unabhängigen Regelmäßigkeit die Perioden des Steigens und Fallens der Preise sich darstellen. Nach der durch den Miswachs von 1816 veranlaßten ungeheuren Theuerung sieht man die Preise von 1818 bis 1824 unausgesezt fallen; sodann steigen sie wieder eben so anhaltend bis 1829, um im Jahr 1834 wider auf den niedrigsten Stand herabzugehn; von neuem heben sie sich bis 1839, wo die jüngste Periode des Sinkens beginnt, die man im Jahr 1844 als beendet betrachten kann, da sich bereits eine merkliche Verbeßerung der Preise angekündet hat. Noch merkwürdiger aber ist für jede Gesezgebung — auch beherzigenswert als ein Sieg der verbeßerten Wegverbindung über eigentliche Hungersgefahr die, wenn Gott nicht ein allgemeines Strafgericht über die sündige Welt herauffühmen will, für immer entfernt zu seyn scheint — daß die Differenz der Preise in den verschiedenen Perioden des Steigens und Fallens immer geringer wird. Bei alldem erscheint der Rückschlag zum Sinken immer minder stark als das Steigen, so daß im Allgemeinen die Preise ståte Neigung zeigen sich allmählich zu erhöhen: 1824 fiel Weizen auf 10 Fr. 88 C. das Kilogr., Roggen auf 6 Fr. 37 C.; 1834, das Minimumjahr der nächsten Periode, bezüglich

nur auf 13 Fr. 86 C. und 8 Fr. 41 C., und 1844 sogar nur auf 17 Fr. 76 C. und 10 Fr. 58 C. Dies beweist zugleich eine unzweifelbare Verbeßerung in der Lage der Agrikultur. Zu demselben Ergebnisse gelangt man wenn man die 26 Jahre von 1819 — 1844 in zwei Perioden von 13 Jahren (1819 — 1831 und 1832 — 1844) trennt und bei jeder die zwei höchsten und zwei niedrigsten Jahrespreise außer Betracht läßt; denn alsdann stellt sich der mittlere Preis in der ersten Periode auf beziehlich 16 Fr. 68 C. und 10 Fr. 57 C., in der lezten aber auf 18 Fr. 47 C. und 11 Fr. 69 C. Diese Verbeßerung ist sehr bedeutend, sie hat den Reinertrag des Bodens um die Hälfte mindestens vermehrt, denn die Erzeugungs- und andere Kosten haben seitdem eher ab- als zugenommen, besonders wegen der außerordentlichen Vervollkommnung der Wegverbindung, die eine Haubtsache bildet für den Absaz von Naturprodukten. Kein einziger Gewerbszweig im Lande sonst erfreut sich einer gleich günstigen Lage, das Reinerträgniss ist vielmehr bei den meisten in stätem Sinken begriffen. Wenn dessenungeachtet beim Grundeigenthum ein Übel zum Vorschein kömt, so hat es nur darin seinen Grund daß durch das beständige Steigen der Getreidepreise seit 1834 der Güterwert zu einer schwindelnden Höhe getrieben worden ist. Um ihn darauf zu erhalten oder gar noch höher zu steigern, verlangen die Grundbesizer verstärkten Schuzzoll, der weder in den Preisen, wie wir oben gesehen, begründet ist, noch je im wahren Vortheil des dicht bevölkerten und vorzugsweise stoffveredelnden Belgiens liegen kann.

Wenn die Grundbesizer gerechten Grund haben sich über die Kornhändler zu beklagen, daß diese nämlich auf den Haubtmärkten, nach deren Preisen sich die jedesmaligen Zölle regeln, zuerst die Preise steigerten um an die Grenze des freien Eingangs zu gelangen, sie nach der Einfuhr von

Getreide aber etwas unterhalb jener Grenze zu halten suchten, um sich einen guten Gewinn zu sichern, warum führt man denn nicht statt der gleitenden Skala einen festen mäßigen Zoll ein? Das ist das einfachste Mittel allen solchen Übelständen in der Wurzel abzuhelfen, und für Belgien sind ohne Zweifel die mäßigsten Kornzölle, oder gar keine, die besten. Bei dieser Frage kömt zweierlei in Betracht: einmal das Getreidebedürfniß des Inlandes, ob dieses sich nämlich selbst genügen kann oder der äußern Kornzufuhr bedarf; sodann die Wichtigkeit des Getreidehandels als solchen. Beide Rücksichten sprechen gegen hohe Kornzölle in Belgien, welches, besonders seitdem es durch die Vollziehung des Vertrags von 1839 zwei vorwiegend ackerbauende Halbprovinzen, Limburg und Luxemburg, verloren hat, nicht genug Getreide für seinen Bedarf erzeugt. Wo dies der Fall ist, wo also die innere Produkzion nicht immer den Tarif beherscht, wie Gleiches auch in England und Holland gilt, da üben hohe Kornzölle stäts den nachtheiligsten Einfluß nicht bloß auf Getreide, sondern auch auf alle übrigen Lebensmittel auß, vertheuern also den Arbeitslohn und die gesamte Stoffveredlung. Es handelt sich hier von einem ersten unerläßlichen Bedürfnisse, das man sich für das beste was man besizt anschaffen wird; worauß folgt daß, sobald sich die normale Versorgung erschöpft, die Preise schnell steigen und auf alle Geschäfte störendst einwirken, wenn der Kornhandel nicht rasch zu Hülfe kömt. Dieser, oft so verschrieen und verleumdet, ist namentlich in Gewerbeländern wahrhaft eine Art Vorsicht für die Verbraucher; denn er berechnet die Bedürfnisse im vorauß, er sammelt an für die Zeit der Noth und des Mangels, er sorgt stäts für Vorrath und mäßigt die Preise zu Gunsten der Grundbesizer wenn sie zu niedrig, zu Gunsten der Verbraucher wenn sie zu hoch stehn. Folgendes ist eine Übersicht der Einfuhren

und Ausfuhren von Weizen und Roggen des belgischen Staats seit dessen unabhängigem Bestehn:

		Weizen.		Roggen.	
		Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1831.	Kilog.	7,683,214 *)	prohibirt	5,518,272	prohibirt
1832.	"	25,763,553	"	29,722,353	"
1833.	"	8,553,859	765,931	2,716,793	949,702
1834.	"	2,572,160	304,950	439,808	250,075
1835.	"	2,036,273	499,078	80,504	1,900,901
1836.	"	2,767,043	837,605	1,183,088	2,307,742
1837.	"	2,095,159	858,113	1,958,913	4,032,370
1838.	"	14,608,434	4,468,247	375,397	5,386,371
1839.	"	20,252,547	2,841,307	7,038,294	1,297,196
1840.	"	28,779,910	15,807	20,261,960	198,699
1841.	"	17,086,424	5,982,138	1,476,736	7,314,031
1842.	"	55,681,053	1,353,249	6,317,776	1,048,744
1843.	"	42,101,352	1,396,002	6,476,985	1,029,668
1844.	"	13,748,604	1,000,000**)	1,022,250	1,000,000

Im ganzen Laufe dieser langen Periode ist also kein Jahr verflossen, ohne daß Belgien eine mehr oder minder beträchtliche Menge Weizen mehr ein- als ausgeführt hätte, und nach den Jahren von 1839 zu rechnen in welchen die Einfuhren bedeutend zugenommen haben, fehlten ihm jezt jährlich zu seinem Bedarf durchschnitlich 20 bis 30 Mill. Kilog. Weizen; was mehr als hinreicht um die Preise auf ihre äußerste Grenze zu bringen. Von 1831 bis 1834

---

*) Die Ziffern der Jahre 1831, 1832 und 1833 sind die des allgemeinen Handels, ohne Rücksicht auf den Transit; doch dürfte bis auf wenige Millionen Kilogr. alles im Inlande verbraucht worden sein. Seit 1834 begreifen die Zahlen nur den besondern Handel, beim Eingange die für den belgischen Verbrauch erklärten, beim Ausgange das einheimische oder doch das durch die Erklärungen für den Verbrauch nazionalisirte Getreide.

**) Diese Zahl ist eine bloße Schäzung.

erlief die Gesamteinfuhr fremdes Weizens, wohlgemerkt für den eigenen Verbrauch, nicht ganz auf 44 Mill. Kilog.; in den fünf Jahren von 1835—1839 auf zusammen 41 Mill. Kilogr., in den fünf folgenden Jahren 1840 — 1844 aber auf 157 Mill. Kilogr., beinahe viermal so viel, im Durchschnitt 25½ Mill. Kilogr. jährlich. Man mag nun die Zollskala noch so steigern, der Kornhandel wird immer die Preise zu seiner Einfuhr fremdes Weizens erwarten, bei welchen der Eingang zollfrei stattfinden darf, denn er ist bei innerm Mangel eines solchen Steigens vergewissert; und daher eben haben die höhern Zölle die nothwendige Folge die Kornpreise in die Höhe zu treiben und die Lebensmittel Brod, Bier rc. zu vertheuern, zu augenblicklichen Gunsten haubtsächlich eben nur der Kornhändler, zu dauerndem Nachtheil aber der Gewerbe und Arbeiter. Die Erfahrung in England hat das alles hinlänglich bekräftigt: dort auch sind die Preise unterweilen verhältnismäßig sehr nieder, sobald sich aber das Bedürfniß der Zufuhr fremdes Weizens fühlbar macht, steigen sie rasch und erreichen bald die Höhe wo der Eingang frei wird oder nur noch einer Außgleichungsabgabe unterworfen ist; das System begünstigt also vorzüglich nur die Spekulanten, hilft ihnen zu großem Gewinn, während die kleinen Verbraucher mit täglichem Kauf, die Arbeiter durch den unmäßigen Preisaufschlag unsäglich leiden. Die höhern Eingangszölle auf Weizen und Roggen, welche der Landtag eben angenommen hat (im Mai 1845), dürften die Getreidepreise um 10 bis 15 Prozent erhöhen, indem Weizen der Regler beinahe aller andern Getreidearten ist; die Wirkungen eines solchen Aufschlags werden sich aber für die arbeitenden Klassen höchst fühlbar machen. Und das geschieht in einem Zeitpunkte, wo die belgische Industrie kaum die furchtbare Krisis welche 1839 außgebrochen, ihrem Ende nahen sieht, am Außgang des

härtesten Winters seit einem Jahrhundert, der die Arbeiterfamilien aufs tiefste herabgebracht hat — in einem Zeitpunkte wo die von Sir Robert Peel in der volkswirtschaftlichen Gesezgebung Englands durchgeführten Reformen den Grundsaz der möglichst wohlfeilen Erzeugung zum leitenden der praktischen Handelspolitik erhoben und an die Völker des Festlands die beherzigenswerte Mahnung gerichtet haben, daß der Augenblick gekommen sei die Industrie in neue Bahnen als die bisher befolgten einzulenken und sie durch andere wirksamere Mittel zu schüzen als die bisher angewandten. Belgien vorall hat sein Haubtaugenmerk auf wohlfeile Erzeugung zu richten, weil sein eigener Markt ihm nie genügen kann, weil es Mittel haben muß das ihm nöthige Getreide, die Kolonialwaren und sonstige Naturprodukte zu bezahlen, und zwar mit Erzeugnissen seiner Industrie. Dazu gehört allerdings zuerst die möglich gröste Vervollkömnung der Wegverbindung, weil es Güter gibt deren ursprüngliche Preise durch die Kosten der Verfuhr verdoppelt und vervierfacht werden, eh sie am Orte des Verbrauchs ankommen, besonders gilt dies von Belgiens Mineralschäzen; daher baue man immer Eisenbahnen und Kanäle, und suche man mit der grösten Sorge die Unkosten der Verfuhr zu mindern, man bringe den Süden mit dem Norden des Landes in die innigste Verbindung, erschließe allen Theilen die großen reichen Kohlenbecken von Lüttich und Charleroi, die herlichen Kalkbrüche, den ganzen Reichthum der Mineralschäze der noch unangetastet in der Erde schlummert. Aber man seze auch nicht die Grundsäze einer aufgeklärten Handelspolitik hinten an, man vertheuere den Arbeitern nicht die Lebensmittel, mache nicht wichtige Zweige des Handels unmöglich, versperre sich nicht selber die Bahnen des Fortschritts durch Schlagbäume und übermäßige Zölle, kurz durch ein verkünsteltes System das

für die Lage und den Umfang Belgiens auf die Dauer keinen Bestand haben kann. Endlich beruht es auf völliger Täuschung, wenn man glaubt hohe Kornzölle förderten den Landbau; und kämen den eigentlichen Ackerwirten, den kleinern Besizern, Pächtern und Feldarbeitern, kurz der eigentlichen ackerbauenden Bevölkerung zu statten. Das Gegentheil ist eher wahr, wie die Erfahrung besonders in England, aber auch in Holland, Frankreich und Belgien selbst schlagend bewiesen hat. Nur der Befangenste kann die Wichtigkeit des Ackerbaues in materieller wie sittlicher Hinsicht für jeden Staat, auch den industriellen, verkennen; überall ist Bodenbau die Haubtquelle der Rüstigkeit und der Wohlfahrt, verdient er die ganze Aufmerksamkeit und den thätigsten Schuz der Regierung. Ein solcher liegt aber durchauß nicht in Kornzöllen welche den städtischen Gewerbfleiß beeinträchtigen, die allgemeinen Außfuhren verringern und den Absaz der Landerzeugnisse, es seien Lebensmittel oder Rohstoffe, im Inlande schmälern. Die Städte, die Manufakturen, die zahlreichen Arbeiterklassen bilden die Abnehmer der landwirtlichen Erzeugnisse, die Ackerbau- und Gewerbebelange sind daher untrennbar und völlig einerlei. Wo haben hohe Kornzölle je das Intereße der Feldarbeiter gefördert? Hat in Belgien nicht, wie sonst überall, die künstliche Steigerung des Güterpreises immer die ganze Wohlthat die mit einer natürlichen Erhöhung der Getreidepreise verbunden ist, verschlungen? Und wenn sich in Belgien die Lage der Landarbeiter viel eher verschlimmert als verbeßert hat, wie klärlich nachgewiesen worden ist, wird es nicht ebenso durch weitere künstliche Erhöhung der Kornpreise auch in der Zukunft geschehen? Diese würde in Belgien nichts als den Güterschwindel und alle die Gefahren fördern welche die Folge davon sind.

Doch nicht bloß die Rücksicht auf die Industrie, ebenso

sehr die auf den Handel macht es für Belgien rathsam den Verkehr in Getreide durch seine Zollgesezgebung möglichst wenig zu belästigen. Seine günstige Lage zur See und namentlich zwischen Deutschland und England sezt es in den Stand am Getreidehandel einen bedeutenden Antheil zu gewinnen. Getreide ist ungefähr gerade so das Tauschmittel für den großen Handel (auch für die Schiffahrt ein höchst bedeutsamer Frachtgegenstand), wie Geld für den kleinen Verkehr; nicht umsonst ist England der Weltmarkt für den Getreidehandel. Belgien schaue auf seine Nachbarn an der deutschen Küste entlang. In Holland geht die allgemeine Ansicht dahin daß keine Tarifreform wahrhaft förderlich sein könne, wobei nicht Abschaffung aller Getreidezölle auf dem Vorderplane steht; freier Kornhandel müße die Grundlage der Politik jedes Handelsstaats bilden. Und wirklich ist es unschwer das Heilsame desselben nachzuweisen. Seinem freien Getreidehandel vorzüglich verdankt es Hamburg daß sich das Korngeschäft auß holländischen Häfen mehr und mehr in seinen Bezirk hinübergezogen hat. Ich theile in Folgendem, nach dem Amsterdamer Handelsblad, eine Vergleichung des Schiffahrtsverkehrs zu Amsterdam, Rotterdam und Hamburg mit, die entschieden zu Gunsten des lezten außfällt, und jenem Blatte die wärmste Lobrede auf die freien Handelsgrundsäze der Hansa einflößt, wie sie sich auch für Holland allein eignen würden, so lange es vereinzelt bleibt. Schiffe liefen ein:

In den Jahren . .	1815.	1816.	1817.	1818.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.
Zu Amsterdam . . .	2293	2563	3077	1759	2340	2511	2219	2014	1754
Zu Rotterdam . . .	—	—	—	—	1420	1465	1447	1348	1379
Zu Hamburg . . .	1345	1975	1760	1863	—	—	—	—	—

In den Jahren . .	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.
Zu Amsterdam . .	1987	2157	2335	2244	2032	2165	2047	2212
Zu Rotterdam . .	1439	1497	1671	1417	1432	1452	1542	1543
Zu Hamburg . . .	—	2700	2941	2955	3194	3330	3538	3260

Hierauß erhellt daß, während in Hamburg der Seeverkehr

anhaltend und gleichmäßig zugenommen und die Zahl der eingelaufenen Schiffe sich binnen dreißig Jahren mehr als verdoppelt hat, in Amsterdam und Rotterdam sich Stillstand, ja selbst Verminderung der Schiffszahl (doch nicht der Tonnenzahl) zeigte, ungeachtet der, wie das Handelsblad sagt, „gezwungenen Außbreitung der holländisch-ostindischen Seefahrt während der lezten zehen Jahre und der im großen Maße zugenommenen Durchfuhr von England nach Deutschland." Auch ist bemerkenswert daß der Kornhandel der Hansestädte, wie schon Hr. Luzac in seiner Schrift „Hollands Reichthum" nachgewiesen, immer in dem Maß aufgeblüht ist wie er durch irgendwelche Beschränkungen in Holland abgenommen hat. Getreide, lediglich Weizen und Roggen, wurden eingeführt im jährlichen Durchschnitt von

			Last.			Last.
1820 bis 1824	in Hamburg		24,022;	in den Niederlanden		39,387
1825 bis 1830	„		38,610	„	„	41,611
1831 bis 1835	„		30,569	„	„	50,937
1836 bis 1840	„		42,869	„	„	40,840

In dem Zeitraum von 1831 bis 1835 war der Getreidehandel in Holland frei, und stieg dort dann auch am höchsten, während er zur selben Zeit in Hamburg am tiefsten sank; nach Einführung der Kornzölle von 1835 sank er ebenso sehr in Niederland als er in Hamburg stieg. Zudem ward ein beträchtlicher Theil der Korneinfuhren in Niederland nur auf direktem Wege durchgeführt rheinaufwärts, von 1831 bis 1835 15,948, und von 1836 bis 1840 sogar 41,221 Last, ja 1843 gingen neun Zehntel aller Einfuhren zur See den Rhein hinauf. Welche Lehre für Belgien!

Die Mangelhaftigkeit der belgischen Handelsgesezgebung darf übrigens nicht in Erstaunen sezen, da der Staat noch erst so wenig Zeit gefunden selbständige Erfahrungen zu sam-

meln; die Haubtsache ist daß er rüstig und mit allen Mitteln der Öffentlichkeit an ihrer Verbeßerung arbeitet, und da wird er allmählich schon seine richtige Stellung finden. Freilich sind Zölle und Schiffsabgaben nicht mehr bloß dazu da die Koffer des Staats zu füllen, obgleich dies ursprünglich der Ursprung und Haubtzweck der Mauthen ist und im Grunde auch jezt noch sein sollte; eben so gewis aber ist daß Belgien für sich, als mit seiner Gewerbproduktzion auf größere Kreise angewiesen, kein Schuz- und Absperrungssystem einführen kann, ohne mit Lähmung seiner höhern Gewerbsamkeit zugleich seinen wachsenden Transit- und Kommissionshandel wieder zu Grunde zu richten. Ich weiß es wohl, man sieht auf leztern oft mit großer Verachtung herab, und dennoch ist er gerade für Belgien, so lange es vereinzelt dasteht, von höchster Wichtigkeit, die Angel des Handels, der weiten Verbindungen und des großen Verkehrs. Ja, ich glaube daß es heute keinen einzigen Hafen des Festlands gibt, der ganz ohne ihn gedeihen möchte. Welchen außgedehnten Kommissions- und Transithandel führt Rotterdam, und wie ist es lediglich an ihm großgewachsen, wie beruht auf ihm seine Bedeutung! Durch Hollands Anschluß an den Zollverein würde freilich der gröste Theil dieses Zwischenhandels in Eigenhandel umgewandelt werden, wie Gleiches auch von Hamburg gilt, der ersten Handelsstadt unsres Festlands. Welches sind in Frankreich ferner die Städte wo Handel und Schiffahrt am meisten blühen? Ist es Bordeaux, ungeachtet seiner trefflichsten Lage? Oder Nantes das gleichsam am Zusammenfluß zweier Meere liegt? Mit nichten, es sind Marseille und Havre, wo der Kommissionshandel Frankreichs seine Haubtsize hat. Die Ursache ist leicht zu begreifen. Die Rolle dieses Handelszweigs, der über mächtige Kapitale verfügt, besteht darin zwischen den verschiedenen Gegenden, ja zwischen allen Punkten der Erde als Vermittler zu die-

nen. Im Eigenbelang sucht er überall Geschäfte an sich und das Land zu ziehen und die Handelsbewegung immer noch außzudehnen. Das ist seine Lebensbedingung, das Element seines Glücks. Nicht mit Unrecht sagte der Antwerpener Precurseur kürzlich: „Wenn Belgien (in seiner jezigen Lage) noch einen gewißen Rang im Welthandel behaubtet, so verdankt es solches der Kommission, die noch unsere fruchtbringendsten Verbindungen unterhält und die Ware noch auß den entferntesten Gegenden auf unsern Markt zieht; sie ist der thätigste Agent, das solideste Band unsers Handels, und begünstigt mittelbar am meisten die Außfuhr unserer Erzeugnisse.“ *) Nun, dieser wichtige Zweig könnte in Belgien schon weit mehr außgebildet sein, wenn man ihm von Anfang an gehörig unter die Arme gegriffen hätte. Hiegegen möchte um so weniger einzuwenden sein als die belgischen Manufakturen jenen Grad von Entwicklung erreicht haben, der sie den Mitbewerb der Nachbarstaaten des Festlands nicht ernstlich befürchten läßt. Gewis, in einem kleinen und so wie Belgien gelegenen Staat sollten die Manufakturintereßen nicht mehr den kommerziellen schroff gegenüberstehn und einander auf dem Landtage regelmäßig befehden! Ein weiterer Mangel liegt in der Undeutlichkeit der Handelsgeseze, die durch häufige Zusäze mit sich selbst in Widerspruch gerathen, und den Umständlichkeiten die bei Handhabung derselben ganz besonders für den Rheder und Kaufmann drückend sind. Die belgischen Manu-

*) Das Blatt berichtet dann wie ein einziger Indienfahrer im Antwerpener Hafen auf einer Reise 93,000 Fr., ein anderer 106,000 Fr. verzehrt hab an belgischen Waren, ungerechnet die Handels- und Förderungsverdienste die das Land auß der Besorgung der von ihm gebrachten und verführten Güter gezogen. Wenn der Kommissionshandel diese Schiffe nicht anzöge, würden sie sich vielleicht nie in der Schelde spiegeln.

then sind noch immer viel zu sehr nach französischem Muster und zu fiskalisch eingerichtet, was beides für seine Lage nicht paßt. Das alles liegt jedoch mehr an den gesezgebenden Kammern und an der handelspolitischen gleichsam ererbten Schwierigkeit als an den Ministern, welche alles Mögliche anwenden, und es nicht an Aufmunterung fehlen laßen Antwerpen zu einem der ersten Hafenpläze der Welt zu machen. Der Fehler der Antwerpener aber bestund bisher darin daß sie allzuviel von der Regierung erwarten. Antwerpen ist durch seine glückliche Lage verwöhnt, die gebratenen Tauben sind ihm von 1815 bis 1830 gleichsam in den Mund geflogen, nun soll es Anstrengungen machen. Fremde, namentlich englische, amerikanische, oldenburgische und preußische Schiffe versehen noch immer haubtsächlich den Dienst des belgischen Handels in Antwerpen, und diesem Übelstand ist nur durch größern Unternehmungsgeist und Thätigkeit wirklich abzuhelfen. Obwohl es Belgien an Kapitalen nicht mehr fehlt, ist man doch nicht geneigt dieselben auf größere Handelsunternehmungen zu verwenden, sondern „wartet lieber bis fremde Kaufleute Konsignazionen machen, und begnügt sich in der Zwischenzeit mit dem Abschneiden der Zinskoupons von Staatspapieren." Das soll nun anders werden, die ersten Handelshäuser von Antwerpen, haubtsächlich deutsche, voran die HH. Osy, Nottebohm, Weber, Lemme ꝛc., haben sich an die Spize einer neuen Bewegung gestellt und an alle welche das Gedeihen des Handels wünschen, im Wesentlichen folgenden Aufruf erlaßen: „Seit die materiellen Intereßen Belgiens, besonders der Handel, beim Außgang einer Krisis die sie heftig getroffen, sich wieder zu erholen suchen, hat Antwerpen, um beßere Lage zu erhalten, nicht aufgehört lebhafte Anstrengungen zu machen, die leider bisher nicht die Ergebnisse herbeigeführt haben welche Lage und gutes Recht ihm zu erwarten er-

laubten. Seine verkannten oder schlecht gewürdigten Bedürfnisse, seine in dem Kampfe nebenbuhlerischer Intereßen geopferten oder vergeßenen Anliegen haben viele Geister entmuthigt. Von dieser Herabstimmung, so nachtheilig seinem Gedeihen, muß Antwerpen sich wieder erheben, was uns aber unmöglich dünkt solange jedes seiner Kinder fortfahren wird nur über seine eignen Intereßen und nicht auch über die allgemeinen Belange des Handels zu wachen. Wie lange schon sind große Intereßen unseres Plazes leidend und tödlich bloßgestellt, ohne daß man daran denkt ihnen zu Hülfe zu kommen, damit sie nicht ganz dahin sterben? Bald werden der Zuckerhandel und die Raffinerien nicht mehr nöthig haben daß man sich mit ihnen noch beschäftigt, es wäre denn um ihre verblichene Blüte zu beklagen. Kaum hat sich der Handel von dem Schrecken erholt den der unglückliche Gesezentwurf über den Tabak verbreitet hatte, als auch schon ein gleich beklagenswerter Gesezentwurf über die Einfuhr von Getreide uns von neuem beunruhigt. Ist die Schelde nicht tributpflichtig von Holland erklärt, und wird die Rückzahlung des Tonnengeldes, so unvollkommen sie geschieht, uns nicht täglich wie eine Gunst vorgeworfen? Hat die Gesezgebung nicht jüngst noch zum Nachtheil des belgischen Seehandels die Einfuhr von 7 Mill. Kilogr. Kaffee aus den niederländischen Entrepots zu den geringsten Zöllen der direkten Einfuhr gestattet, eine der Marine und dem Handel Hollands ganz umsonst erwiesene Gunst?" So rechtfertige (heißt es weiter) die Vergangenheit die Besorgnisse für die Zukunft, und daher müße man sich selber helfen, angesichts einer dauernden Gefahr müße man sich in Vertheidigungsstand sezen und immer auf der Warte stehn. Die Handelskammer leiste zwar große Dienste, allein wegen ihres amtlichen Karakters und ihrer wesentlich nur konsultativen Befugnisse blieben leider

ihre Anstrengungen nur zu häufig unfruchtbar, daher es nöthig werde zu ihren Kräften neue zu fügen. Assoziazion sei das Mittel, nicht wie bisher immer nur zeitweilige Verbindung des einen oder andern gerade bedrohten Handelszweigs, sondern eine Verbindung aller Industrie- und Handelsintereßen zu gemeinsamem Handeln, nur solche gewähre Kraft, sei die Bedingung des Erfolgs. Darum wird die Bildung einer „großen Handelsassoziazion" vorgeschlagen, die ihren Siz in Antwerpen haben, aber zur beständigen Vertheidigung der allgemeinen Handelsintereßen des ganzen Landes wachen soll. Die Statuten wurden in zahlreicher Versammlung auf der Antwerpener Börse öffentlich berathen, ein Zentralaußschuß, sowie besondere Außschüße für Zucker, Getreide, Kaffee, Holz, Leder, Schiffahrt ꝛc. ernannt. Zur Deckung der Kosten bezahlt jedes Mitglied vorerst 10 Fr. des Jahres; die Bildung einer Handelsbibliothek, eines Bureau's für Nachweise, die Errichtung von Lesesälen mit Blättern, Büchern und statistischen Dokumenten ist in Außsicht gestellt. Allgemein ward die Überzeugung außgesprochen daß Antwerpen das nicht sei was es sein könnte, wenn seine Intereßen beßer begriffen und gewürdigt würden, und dafür soll die neue Gesellschaft wirken.

Wir wollen hoffen daß diese Bewegung zu etwas mehr führe als einer Demonstrazion gegen das Ministerium, gegen das Zuckergesez und die Differenzialzölle, welchen die meisten Antwerpener Kaufleute und Rheder (diese sind übrigens wenig betheiligt dabei, weil Antwerpen Rheder in größerm Maßstab gar nicht besizt) abgeneigt sind. Wenn diese Männer sich ernstlich die Sache angelegen sein laßen, so muß, bei dem guten Willen der Regierung, Tüchtiges zu Stande kommen. Im Jahr 1844 sind doch in Folge des kräftigen Staatsschuzes schon nach Rio-Janeiro 6, nach

Singapore und Batavia 2, nach New-York 8, nach Veracruz 4, nach Bahia 2, nach Valparaiso und Callao 2; nach der Levante 8 belgische Schiffe von Antwerpen abgegangen. Außer der Unterstüzung durch Prämien, die nach der Levante und Neu-York 10 Fr., nach Veracruz und Bahia 30 Fr., nach Valparaiso und Callao 60 Fr. per Tonne betragen, begünstigt die Regierung die überseeischen Fahrten und eine direkte Verbindung mit den Staaten der heißen Zone noch besonders (von den neuen Differenzialzöllen abgesehen) dadurch, daß für einzelne Fahrten die Schiffe mit Offizieren und Matrosen der königlichen Marine bemannt werden und die Rheder die Kosten des Unterhalts und der Besoldung der Mannschaft ersparen. Dagegen müßen die Schiffe zu bestimmter Zeit absegeln und die sich darbietenden Waren zu mäßigen Frachten überführen. Im Werke ist, vielleicht verbunden mit dem Abschluß eines Handelsvertrags mit den Vereinigten Staaten, eine transatlantische belgisch-amerikanische Dampfschiffahrt noch im Laufe 1845 zu Stande zu bringen. Es kömt darauf an ob Antwerpen Havre und Rotterdam den Rang abläuft, denn ist einmal eine regelmäßige Dampfverbindung zwischen einem der leztgenannten Häfen und der neuen Welt im Gange, so dürfte sobald ein ähnliches Unternehmen in den beiden andern nicht aufkommen. Da hätte jener kaufmännische Verein Gelegenheit mit Rath und That den ersten Schritt für Antwerpen zu entscheiden, der auch günstig für Deutschland sein würde, in Betracht Antwerpen der natürliche Hafen der deutschen Rheinprovinzen, Frankens, Badens und Württembergs ist.

Für den Schiffbau ist Antwerpen weniger gut gelegen als andere Häfen an der Nordsee und an der Ostsee, haubtsächlich wegen des verhältnismäßig höhern Arbeitslohnes und der großen Theurung des Holzes. Im Übrigen er-

zeugt Belgien alles was zum Schiffbau erforderlich ist selbst; und müßen Deutschland und der Norden ihm mit einigen Holzarten außhelfen, so hat mindestens der Hinsicht weder die französische, noch die holländische Rhederei einen Vortheil vor der seinigen vorauß, während gar die englische, da Canada keine Tannen wie Norwegen liefert, diese mit 15 Proz. Steuer erkaufen muß. Seit ältester Zeit bewährten die belgischen Küstenbewohner kühnen Seegeist, und nur der spätere begünstigte Aufschwung ihrer holländischen Brüder hat sie darin verdunkelt. Es gibt z. B. keine muthigeren Seeleute als die frommen Fischer hinter der weißen Düne um Blankenberghe, und wenn die Ereignisse im Willen des Landes reifen, dann wird um diesen Kern von allen Seiten die rüstige Jugend sich scharen, und die entfesselte Schelde, das vom Interdikt befreite Ostende werden für Belgien von neuem Tage heraufführen, die an Ruhm denen nicht nachstehn welche Guicciardini schildert. Am wenigsten kömt es uns Deutschen zu dem jungen belgischen Staat die Kleinheit seiner Flotte, die Dürftigkeit seiner Rhederei vorzuwerfen. Was haben wir denn dagegen Großes aufzuweisen? Und ist der Seeweg nach Ostindien auf den ersten Versuch gefunden? Ist Englands Seemacht etwa entstanden wie Minerva auß Jovis Haubt? Was hat Belgien in den fünfzehen Jahren seines Bestehns nicht vermocht! Wer damals Belgien sah und jezt, muß an Unglaubliches glauben. Wie arm der Staat auch im Beginn, seine Finanzen haben es ihm erlaubt neben Weg- und Brücken-, Kanal-, Hafen- und Deichbauten selbst die Wiederherstellung und Vollendung jener Monumente zu beginnen, die der Stolz und Ruhm dieses klassischen Bodens mittelalterlicher Blüte sind, ja er hat das vor wenigen Jahren noch als einen schönen Traum Begrüßte verwirklicht und das Land mit einem Eisenbahnnez überzogen,

wie es kein anderer Staat des Kontinents aufzuweisen. Warum sollte man zweifeln daß ein Volk welches kaum erstanden solches zu leisten die Kraft gezeigt, nicht auch ein seefahrendes werden könne?

Wenig liegt an einzelnen vergeblichen Versuchen, bis der Steuermann das Schiff in den rechten Lauf einlenkt der zum Ziele führt. Zu ihnen gehört vielleicht auch das neue belgische Differenzialzollsystem, das am 1. Januar 1845 in Kraft getreten ist. Die Schiffahrt von 1844 unter dem frühern liberalen System zeigt, wie auß der oben angeführten Übersicht zu ersehen, nicht so günstige Ergebnisse wie der äußere Handel überhaubt; die Zahl der belgischen Schiffe hatte zugenommen, 7 Proz. beim Eingang, 4 Proz. beim Außgange, dagegen hatte die der fremden Schiffe um bezüglich 19 und 8 Proz. abgenommen. Über das neue System der Differenzialzölle ist erfahrungsgemäß noch kein bestimmtes Urtheil zu fällen. Wenn Antwerpener Blätter behaubten, die vier ersten Monate von 1845 hätten durchauß hingereicht zu beweisen daß Unterscheidungszölle in Belgien nicht nur ohne die gehoffte Wirksamkeit bleiben, sondern auch dem ganzen Handel verderblich sein würden, so ist das übertrieben. Doch hat sich schon, erstaunlich schnell, zweierlei als ziemlich gewis ergeben, einmal nämlich daß die Differenzialzollgesezgebung, so wie sie vom belgischen Landtage gutgeheißen, sehr mangelhaft ist; sodann daß Belgien für sich nicht im Stande ist ein wirksames Differenzialsystem durchzuführen, daß solches nur möglich wird durch Abschluß von ergänzenden Handels- und Schiffahrtsverträgen und von noch grösserer Annäherung in der Schiffahrt an den Zollverein, wie denn jenes auch bei der Einführung der Unterscheidungszölle der leitende Gedanke des Ministeriums

Nothomb war. Die Antwerpener Blätter hätten Recht, wenn sie sich ungefähr so ausdrückten: Bereits hat sich herausgestellt daß das Gesez über die Differenzialzölle in seinen einzelnen Bestimmungen mangelhaft ist, es muß daher gleich verbeßert werden; ferner hat sich, wie vorauszusehen, bethätigt daß das neue System Hand in Hand gehn muste mit Abschließung von Handelsverträgen, daß es daher entweder zu früh und nicht gehörig vorbereitet eingeführt ist oder daß diese nicht zeitig und eifrig genug betrieben worden sind. Wir aber haben die Genugthuung jezt schon der Gewisheit leben zu dürfen daß, wenn Belgien ein Differenzialzollsystem aufrecht erhalten will, ihm solches nur in Verband mit Deutschland, also durch Erweiterung der Schiffahrtsbestimmungen im Vertrage vom 1. September möglich sein wird. Bälder als wir gehofft sehen wir unsere Ansicht vollkommen bestätigt.

Um Obiges nachzuweisen, bleibe ich beispielsweise bei zwei Haubtkolonialartikeln stehn, Kaffee und Zucker. Seit Eröfnung der diesjährigen Schiffahrt (1845) sind 7 mit Kaffee beladene Schiffe in Cowes (in der Manche), 4 von St. Domingo, 3 von Brasilien, auf Ordre angekommen. Keins davon ist nach Antwerpen gegangen, ungeachtet die Lage des Marktes sie dahin riefen; zwei sind nach dem Mittelmeer geschickt worden, zwei nach Holland, drei nach Hamburg. Wenn Belgien keinen Theil an den mit dem Umsaze dieser Ladungen verknüpften Vortheilen bekommen hat, so liegt die Schuld allein an der unglücklichen Bestimmung des Differenzialzollgesezes daß die Cowes berührenden Schiffe gerade so behandelt werden sollen wie etwa Küstenfahrer die auß europäischen Freilagern kommen, d. h. sie sind dem hohen Differenzialzoll von 40 Fr. die Tonne unterworfen. Dabei ist noch der Übelstand daß

die Kaffeeladungen der zwei von Brasilien kommenden Schiffe die nach Holland gegangen sind, von dort außer nach Deutschland vielleicht auch zum Theil, mit Javakaffee gemengt, nach Belgien versandt werden zu einem Zoll nicht von 15 Fr. wie der von Cowes, sondern zu dem für eine bestimmte Menge holländischer zurückgeführten von nur 9 Fr. 99. Wird diesen Mängeln nicht schnell abgeholfen, so dürfte der Kaffeehandel von Antwerpen leiden, um so mehr als das von der Regierung vorgeschlagene Freilagersystem, dem übrigens die Zentralabtheilung der zweiten Kammer einmüthig beigestimmt hat, erst 1846 vollständig in Ausführung kommen dürfte. Im Zuckerhandel zeigt sich gleichfalls daß ein Dekret nicht hinreicht um sofort mittelbaren in unmittelbaren Handel umzuwandeln und Rheder zu schaffen die zu großen selbständigen Unternehmungen über die Meere bereit sind. Man hatte im Zuckerhandel vorzugsweise die Havana im Auge, auch dorthin große direkte Aufträge gegeben; nun traf es sich unglücklicherweise daß die Zuckerernte auf Cuba misrathen war, beträgt sie gewöhnlich 850,000 Kisten, so jezt nach den Berichten vom 11. März 1845 nur 450,000, in Folge davon waren die Preise daselbst noch um 50 Prozent gestiegen. Die Aufträge konnten also nicht erfüllt werden, die Schiffe musten anderwärts mit Verlust Ladung suchen, und was das Schlimmste ist, die belgischen Zuckerraffinerien sahen sich genöthigt ihren Bedarf von Cowes zu holen, wofür sie nun 4 Fr. 25 (über 16 Proz.) die 100 Kilog. zollen mußten, statt 1 Fr. 70 wie beim direkten Bezug auß den Ursprungsländern. Hiezu kömt daß das neueste Zuckergesez sehr mangelhaft ist; indem man den inländischen Zucker begünstigen wollte, hat man den auswärtigen Zuckerhandel und die Raffinerien hart betroffen. In Folge von dem allem haben die belgischen Zuckerfabriken in lezter Zeit beträchtlich gelitten, und im

Mitbewerb gegen holländische und englische nicht wenig einge- büßt. *) Unter obwaltenden Umständen war es für das

*) Im Anfang 1845 las man folgendes in einem holländischen Handelsbericht: „Im vergangenen Jahr betrug unsere Außfuhr an Raffinade nahe 37 Millionen Kilogr., im Jahr vorher noch nicht ganz 32 Millionen. Diese Zunahme verdanken wir dem wachsenden Verbrauch in den Mittelmeerländern und besonders den belgischen Zuckergesetzen.“ Im nämlichen Jahr führte Belgien nur 5 Mill. Kilogr. Zucker auß. Die Ergebnisse der javaischen Zuckererzeugung und des Handels damit im Mutterlande sind wirklich über alle Begriffe glänzend, und erklären genugsam den geheimen Unwillen der belgischen Zuckerhändler und -Sieder. Des zum Beweise laße ich eine vergleichende Übersicht der Mengen und Qualitäten der in den lezten neun Jahren durch die niederländische Handelsgesellschaft verkauften Javazucker folgen:

	Verkaufte Mengen in Pikols.	Brauner. Proz.	Gelber. Proz.	Grauer. Proz.	Weißer. Proz.
1836.	313,058	35	20	28	17
1837.	398,026	40	23	27	10
1838.	477,851	40	20	28	12
1839.	565,366	41	28	20	11
1840.	794,280	41	11½	30	17½
1841.	735,392	33	19	27	21
1842.	732,126	31	13	26	30
1843.	773,012	17½	21	15	46½
1844.	732,440.36	$16^5/_{10}$	$18^2/_{10}$	$11^4/_{10}$	$53^9/_{10}$

Ist das nicht erstaunlich? Nicht nur die Mengen sind binnen wenigen Jahren weit über 100 Prozent gestiegen, sondern, was die Haubtsache ist, auch die Qualitäten der Javazucker haben sich von Jahr zu Jahr, namentlich seit 1842, verbeßert: der Antheil brauner Zucker ist von 35 Proz. auf $16^5/_{10}$, der gelber von 20 auf 18, der grauer von 28 auf 11 gefallen, dagegen der Antheil von weißen Zuckern von 17 auf 53 Prozent gestiegen! Das verdankt Holland lediglich den Bemühungen des Kolonialministers Baud, der die ostindischen Fabrikanten durch feste Muster beschränkte, indem auch

kleine schiffarme Belgien überhaubt ein Fehler plözlich ein strenges Differenzialzollsystem ohne ergänzende und mildernde Verträge ins Leben treten zu laßen; dann aber hätte man das bloße Anhalten in Cowes nicht ganz der Behandlung der europäischen Entrepots gleichstellen sollen, man kehrte dadurch die vorhandene Basis des belgischen Großhandels fast mit einemmal um und kümmerte ihm die Freiheit in der Spekulazion. Cowes im Ärmelkanal ist für diese Gegenden gegenwärtig ein Mittelpunkt der Spekulazion, ein Rastplaz für überseeische Ladungen, um daselbst nähere Anweise über den Bestimmungsort abzuwarten, ein Haubtmarkt für das gesamte europäische Kommissionsgeschäft, weil von dort auß die Ladungen auf die billigste Weise zu lenken sind. Thatsächlich dürfte fürs erste auch nicht die große transatlantische Schiffahrt Belgiens gewinnen, sondern nur die nähere Küstenfahrt unter belgischer Flagge. Da die Zucker-Einfuhren auß den europäischen Freilagern auf belgischen Schiffen nur 85 Cent. zahlen, während die auß den Ursprungsländern auf fremden, insofern sie in der Manche anlegen, alles eingerechnet ungefähr 5 Fr. entrichten müßen, so würden statt des direktern Bezugs die kleinen belgischen

---

früher wohl die Verträge vorschrieben daß man zwei Drittel erster Sorten und nur ein Drittel zweiter liefern muste, allein es ward auß Mangel an bestimmten Mustern wenig beachtet. Während man von 1837 bis 1841 für die Hälfte geringere Zucker und nur ein Fünftel weiße Zucker empfieng, erhält man jezt über die Hälfte weiße und nur ein Sechstel braune. Die neuen Werkzeuge bei der Zubereitung von Derosue und Cail haben hierauf noch keinen Einfluß geäußert, indem alle jene Zucker durch Fabriken geliefert worden sind die noch mit den gewöhnlichen offenen Kesseln arbeiten. Doch hat Hr. Baud auch die Einfuhr jener Werkzeuge zur Verbeßerung und Vermehrung der Zuckererzeugung höchlich befördert.

Schiffe Zucker überall auß der Nähe herbeiführen, selbst in der Themse oder in einem nahen holländischen Hafen, dem gegen Antwerpen aufstrebenden Middelburg z. B., die Ware Bord an Bord überladen, um nur den Vortheil der Flagge zc. zu gewinnen *), wenn nicht andere Bestimmungen getroffen würden. Auch hatte den lezten Nachrichten von den transatlantischen Märkten, namentlich Havana und Rio de Janeiro zufolge die Begünstigung der belgischen Flagge bei der direkten Einfuhr noch keinen sonderlichen Einfluß auf die dortigen Frachtpreise zu Gunsten der belgischen Schiffe geäußert; in Rio waren noch im Februar 1845 zwei Schiffe, ein belgisches und ein fremdes, zu ganz gleichen Preisen, 2 Liv. 10, befrachtet worden. Die Ursache hievon ist zwar sehr einfach, aber höchst beachtenswert.

Die Grundlage des belgischen Seehandels nämlich ist das Freilager mit allen seinen Verhältnissen, die Kommission und der Transit. Der eigene belgische Verbrauch, viel zu begrenzt für die Bedürfnisse eines großen Handels, ist nur ein untergeordneter Punkt; das bewirkt zugleich Belgiens topografische Lage, die Leichtigkeit der Verfuhrmittel, die Hemmnisse des Verkehrs der Rheinlande über Holland, Ostfriesland und anderes. Hierauß folgt daß die Kaufleute, die ihr eignes Intereße ganz vortrefflich zu verstehn

*) Die Rechnung stellte sich also: Schiffe direkt von Cowes kommend hätten zu zahlen von 100 Kilog.:

1, Zoll zc.	4 Fr. 25	4 Fr. 91.
2, 16 Proz.	0 „ 66	

Auf Middelburg gelenkt wird unter belgischer Flagge bezahlt von 100 Kilog.:

für Fracht	1 Fr. 33	2 Fr. 49 oder 2 Fr. 42 weniger.
„ Versicherung	0 „ 15	
„ Eingangszoll	0 „ 85	
„ 16 Proz. Zusaz	0 „ 44	
„ kleine Unkosten zu Middelburg	0 „ 05	

pflegen, besonders auf die freie Niederlage und den Transit spekuliren, wo sich ihnen die meiste günstige Außsicht bietet, nicht auf den innern Verbrauch; nun, für jenes Geschäft aber bietet ihnen die belgische Flagge nicht mehr Vortheil dar wie jede andere, da die Rechte für die Niederlage und den Transit in Antwerpen für alle Flaggen ziemlich gleich sind. Demnach ergeben sich bereits erfahrungsgemäß verschiedene merkwürdige Schlüße, die ich früher schon auß der natürlichen Lage der Dinge gefolgert hatte. Der der belgischen Flagge gewährte Schuz wird an sich, das ist das Wichtigste für unser Verhältniß zu Belgien, unfruchtbar wenigstens im großen Seehandel bleiben, so lange Belgien sein Schiffahrtssystem nicht mit dem deutschen vollständig verschmelzen kann; denn die Kaufleute werden erst dann, wenn sich der belgischen Flagge ein so großes Hinterland wie Deutschland öfnet, nicht mehr wie jezt lediglich auf freie Niederlage und Transit spekuliren, sondern auf den Verbrauch des großen Hinterlandes, für dessen ganze Außdehnung ihnen dann ja die Differenzialzölle zu Gute kommen. Die den belgischen Schiffen im direkten Verkehr mit Brasilien z. B. gewährte Prämie von 25 Fr. die Tonne, jezt unwirksam durch die Gewalt der Umstände über welche die Gesezgebung des eigenen Landes nichts vermag, würde im Schiffahrts-Verbande mit Deutschland mehr als hinreichen jede fremde Schiffahrt außer der belgischen und deutschen und der gleichgestellten vom direkten Bedarfshandel dieser Länder über Antwerpen außzuschließen. Das hatte man zwar auch jezt für Belgien allein in Außsicht gestellt, es ist aber bisher nicht eingetroffen und wird auch nicht eintreffen, weil der Antwerpener Großhandel nimmer bloß auf den belgischen Verbrauch, wohl aber auf den belgischen und deutschen spe-

kuliren kann. Jezt ist der der belgischen Flagge gewährte Schuzzoll eben dadurch daß er, will man ihn benüzen, die Spekulazion auf ein zu enges Gebiet beschränkt, weit entfernt die hieraus fließenden Nachtheile zu ersezen und deswegen so gut wie wirkungslos. Der Fehler ist daß man geglaubt hat, was für mächtige Staaten oder Staatenvereine große Ergebnisse liefert, könne gleichgewichtige auch für kleine Länder herausstellen, während übertriebener Schuz doch überhaupt für diese verderblich ist, insofern er den Handel auf die engen Bedürfnisse des einheimischen Verbrauchs zurückführt, die keinen großen Verkehr zu nähren vermögen. Viele Bestimmungen des belgischen Gesezes über die Differenzialzölle, die auf Begünstigung der Schiffahrt langes Laufes ausgehn, würden ihren Zweck vollkommen erreichen, wenn sie zugleich auch auf den Zollverein Anwendung fänden; für Belgien allein aber verfehlen sie ihn: statt die Einfuhren aus Amerika, begünstigten sie so wie sie waren die aus Middelburg und London, statt die große Seeschiffahrt die Küstenfahrt.

Ferner erhellt aus Obigem daß der Zollverein bereits Antwerpen ganz wie seinen eigenen Hafen behandeln und die Zufuhren über Antwerpen in deutschen Schiffen begünstigen kann, wie es solches für zweckmäßig findet, ja daß Antwerpen gegenwärtig, insofern selbst dessen Eigenhandel nicht auf den belgischen Verbrauch, sondern auf das Freilager sich stüzt, eigentlich mehr ein Zollvereinshafen als ein belgischer Hafen ist; denn es ist ja am Ende ganz gleichgültig ob wir die Zollbegünstigungen für die transatlantischen Einfuhren auf deutschen Schiffen gleich in Antwerpen, wo sie zur Lagerung oder zur Durchfuhr eingebracht werden, oder erst nach ihrer plombirten Einbringung in den Zollverein selbst eintreten laßen. Endlich geht aus dem allem klärlich hervor daß, wie die Sachen jezt liegen,

Belgien weit mehr Belang daran hat sein Schiffahrtssystem mit dem unsrigen auf gemeinsamer Differenzialzollgesezgebung zu verbinden, als umgekehrt der Zollverein; denn während Belgien mehr und mehr einsehen lernen muß daß es in seiner Vereinzelung das Ziel seine große Schiffahrt wirksam zu beschüzen nicht erreichen kann, ist Deutschland dazu vollkommen im Stande, ja wir vermögen solches sogar jezt schon selbst über Antwerpen, weil deutsche Schiffe, durch Differenzialzölle begünstigt, auf den Verbrauch eines großen Marktes spekuliren können. Doch wir geben der völligen Verschmelzung der beiderseitigen Flaggen entschieden den Vorzug, und hoffen daß beßere Einsicht im Zollverein bald zu der Annahme eines Differenzialzollsystems, in Belgien aber zu dem Anschluße an dasselbe führen werde. Überall auf Erden entsprießt auß klarem Erkennen ja die gedeihliche That. Vorläufig aber haben deutsche Schiffe, von Antwerpener Kaufleuten selbst veranlaßt, fröhlich angefangen die ihnen in Antwerpen eröffnete günstige Lage zu benüzen und in der Schiffahrt zwischen Amerika und Antwerpen mit belgischen und fremden zu wetteifern — so das preußische Schiff Pomona. Auch hat die belgische Regierung, aufgeklärt über die Tragweite des hinsichtlich Cowes unter den jezigen Umständen begangenen Fehlers, sich beeilt diesen wieder gut zu machen, indem sie, besonders zur Erleichterung des Zuckerhandels, den Kammern einen Gesezentwurf vorgelegt hat, der den Cowes oder andere Zwischenhäfen berührenden Schiffen größere Vortheile zuerkennt.*) Diese Bestimmungen werden wenigstens

*) Eine königl. belg. Verordnung sezte in Folge davon die Eingangszölle auf Rohrzucker, der auß Häfen jenseits des Kaps der guten Hoffnung oder der transatlantischen Länder auf fremden Schiffen eingeführt wird, die in Cowes oder einem andern Hafen des Ärmelkanals angehalten, daselbst jedoch weder Waren ein- oder außgeladen, noch sonst Handels-

bewirken daß das gröste belgische Schiff welches in den Vereinigten Staaten eine Ladung Zucker nimt und unterwegs einen Hafen berührt um Ordre zu empfangen, nicht schlimmer behandelt wird als das kleinste belgische Küstenschiff welches den Zucker in Holland holt; auch werden sie die gegenwärtige traurige Lage des Zuckergeschäfts mildern, wenn gleich nicht gänzlich heilen. Indessen erhält das Differenzialzollsystem zum Schuze der großen belgischen Schiffahrt vorläufig doch einen harten Schlag, um so mehr als der Zuckerhandel dieser die Haubtnahrung zu geben versprach, indem im Handel mit Baumwolle, Tabak, Häuten, Pottasche ꝛc. die nordamerikanische Flagge besonders die belgische weit überragt. Das so baldige Bedürfniss auf Änderung gerade in Betreff einer Bestimmung die ganz vorzüglich auf Beförderung der langen Schiffahrt zielte, enthält stillschweigend das Geständniss daß man sich geirrt hat, daß man die Unwirksamkeit des Gesezes in manchen Beziehungen erkennt. So bestärkt mich denn auch diese jüngste wichtige Erfahrung noch in der Überzeugung daß Belgien nur im Bunde mit dem großen Deutschland auf heilsame Weise eine schüzende Schiffahrtsgesezgebung durchführen kann. In diesem Sinn muß der Vertrag vom 1. September erweitert werden, sobald der Zollverein sich zu schüzenden Schiffahrtsgesezen entschließt, auf welche ich in der Schlußbetrachtung noch einmal zurückkomme.

---

geschäfte gemacht haben, von 100 Kilogr. wie folgt fest: vom 28. Mai 1845 auf nur 2 Fr. 33 (45 Prozent geringer als früher), vom 17. April 1846 auf 2 Fr. 97 (30 Proz. minder), vom 17. April 1847 auf 3 Fr. 61 (15 Proz. minder), vom 17. April 1848 wieder auf 4 Fr. 25, den frühern Zollsaz. Die Regierung hofft mithin daß bis zum Jahr 1848 das belgische Zuckergeschäft die volle Anwendung des bestehenden Differenzialzollsystems zu Gunsten der belgischen Flagge und der direkten Einfuhr werde ertragen können.

IX.

Gewis, es muß ein Volk allmählich höher steigen,
Zurück zum Kinde kann es nimmer sich ergehn;
Doch soll nicht, Greisen gleich, es frischrer Kraft sich neigen,
So muß die Sehnen kühn sich's stählen auf den Seen:
Ja, prächtig schwillt ein Volk, mit breitem Wuchs der Eichen,
Den Wolken zu seekämpfend nur in Sturmeswehn.

Durch eine gemeinsame kräftig schüzende Schiffahrtsgesezgebung geht die Zukunft des deutschen Handels. Unterscheidungszölle nur geben die Möglichkeit an die Hand uns des holländischen und englischen Zwischenhandels in Kolonialwaren zu erledigen, ohne sie bleibt Deutschland wehr- und waffenlos fremden Anmaßungen und Bedrückungen gegenüber, vermisset seine nazionale Schiffahrt des Haubthebels, sie nur können unserm Fleiße die überseeischen Märkte erobern und behaubten helfen. Zwei Wege stehn uns dazu offen: entweder unternimt erstens der Zollverein das Werk auf eigene Faust, oder zweitens besteuert ganz Deutschland gemeinsam und gleichmäßig, unabhängig von der Verschiedenheit seiner Grenzzollsysteme, den fremden Zwischenhandel und die mittelbare Einfuhr, und knüpft gemeinschaftlich Verträge und selbständige Beziehungen mit den überseeischen Ländern. Beide Wege sind an sich durchführbar, beide können früher oder später eingeschlagen wer-

den, das Betreten des ersten schließt den andern nicht aus. Der Druck des Unterscheidungssystems fiele in beiden Fällen haubtsächlich auf England und auf Holland zurück; gegen den Kolonialwarenhandel dieser Länder aber energisch aufzutreten ist dem gesamtdeutschen Intereße durchaus entsprechend. Da jedoch das thatsächliche Eingehn in die eine Bahn die vorherige Vereinbarung annoch im Zoll und Handel unverbundener Staaten und den Ablauf verschiedener Verträge voraussezt, so darf, in Betracht der Kostbarkeit der Augenblicke, der Zollverein nicht zögern seinen Entschluß vorerst selbständig zu faßen, dabei jedoch auch immer dem andern Wege, der Vereinbarung von ganz Deutschland in der Schiffahrtsgesezgebung, das Thor weit aufhaltend.

Seit dem Septembervertrage berührt der Zollverein zwei Meere im Westen und Osten, hat also das erste Mittel zur Anknüpfung eines großartigen unmittelbaren Bedarfshandels mit den überseeischen Staaten in der Hand. Die zweite Bedingung betrifft eine ausreichende Handelsflotte, auch ihr kann bei richtigem Angreifen der Sache gleich genügt werden. Um die gegenwärtige ganze Einfuhr Deutschlands an Kolonialwaren zu bewegen, dürften ungefähr 1000 Schiffe in einer Durchschnittsgröße von 150 Last, also 150,000 Last erforderlich sein. Die Zahl deutscher Schiffe transatlantischer Fahrt ist allerdings beträchtlich kleiner: die sämtlichen preußischen Ostseehäfen mit etwa 800 Schiffen beschäftigen nur an 35, Bremen von seinen 216 Schiffen durchschnitlich 160, Hamburg von 212 ungefähr 110 Schiffe im transatlantischen Handel; die Gesamtzahl der Schiffe mit denen der Zollverein, unter den früher entwickelten Voraussezungen, seinen direkten Verkehr mit den beiden Indien betreiben könnte, würde sich danach, die belgischen großen Schiffe mit eingeschloßen, auf nur ungefähr 340

mit etwa 50,000 Last erlaufen. Zwar besizen Preußen und Belgien zusammen allein an 1000 Schiffe von ungefähr 130,000 Last, doch die wenigsten dieser Schiffe sind für den Ozean gebaut, und immerhin dürften Deutschland um seinen gesamten Kolonialimport auf eigenen Schiffen zu betreiben, im ersten Augenblick etwa 100,000 Last fehlen. Würde sich aber der Mangel des Zollvereins bei mäßiger Begünstigung seiner direkten transatlantischen Schiffahrt auf diese Höhe belaufen? Mit nichten! Zuerst käme die Theilnahme der im direkten und indirekten Handel gleich begünstigten Flaggen in Abzug. Da dieselbe sogar im englischen Seehandel, von der Küstenfahrt abgesehen, bei dem strengen Schiffahrtssystem ungefähr ein Drittel beträgt, so könnten wir die Theilnahme fremder Flaggen in unserm Seehandel höher anschlagen; doch nehmen wir auch nur ein Drittel, also 50,000 Last an, so wäre der Mangel bereits auf 50,000 Last zurückgeführt. Ferner gilt das Bedürfniß von 150,000 Last in der transatlantischen Schiffahrt für ganz Deutschland; der fremde Zwischenhandel von 100,000 Last wird aber Anfangs nur von den Staaten des Zollvereins außgeschloßen, natürlich wird er sich daher um so eifriger auf die ihm offen bleibenden deutschen Nordseestaaten werfen und deren Bedürfnisse versehen. Die 50,000 Last deutsche Schiffsräume werden sich daher ganz für das Bedürfniß des Zollvereins hinwenden, der fremde Schiffsraum für das der offenbleibenden Lande, und das leztere, auf etwa 30,000 Last veranschlagt, muß daher weiter von den 50,000 Last abgezogen werden. Es bliebe mithin im ersten Augenblicke höchstens nur ein Mangel an Amerikafahrern von 20,000 Last, etwa 120 Schiffen von 150 bis 200 Last. Doch auch dieser Mangel, obschon er theils durch Ankauf holländischer Ostindienfahrer (die sich bekanntlich in den lezten Jahren über das Bedürfniß ver-

mehrt haben), vielleicht auch amerikanischer Schiffe, theils durch Bau neuer auf deutschen Werften sich binnen Jahresfrist leicht decken ließe, ist noch zu hoch angeschlagen, und er verschwindet in Nichts, wenn man erwägt daß die kraft der noch bestehnden Verträge gemilderten Differenzialzollbestimmungen, z. B. für die hochwichtigen Artikel Zucker und Reis, in den ersten Jahren nicht gleich allen fremden Zwischenhandel zu Gunsten unsers direkten Bedarfshandels vertreiben würden, wie denn jener überhaubt sich durch die Natur der Dinge gezwungen sehen würde den Mitbewerb gegen diesen zu versuchen. Obige Rechnung hat auf die großen Schiffe Hollands und Österreichs keine Rücksicht genommen, sie gestaltet sich noch weit günstiger, wenn auch diese Staaten dem Zollverein einen Hafen eröfnen und ihre Schiffe (nicht die javaischen Produkte) an den Vortheilen der Vereinsflagge durch gegenseitige Gleichstellung theilnehmen laßen. Holland allein ist gegenwärtig im Stande dem Zollverein jene 20,000 Last in prächtigen Ostindienfahrern zur Verfügung zu stellen, und seinen Schiffbau dadurch von neuem zu beleben.

Überhaubt aber wär' es unlogisch auß vorgeblichem Mangel an Schiffen gerade unsere Schiffahrt unbeschüzt zu laßen. Ein Haubtzweck der Differenzialzölle besteht ja eben darin eine blühende nazionale Seeschiffahrt, die so unsäglich heilsam auf das ganze Reich zurückwirkt, hervorzurufen; wollten wir diese erst abwarten, bevor wir die Hebel die sie ins Leben rufen sollen gebrauchten, so glichen wir den Waßerscheuen die sich nicht in den Strom wagen wollen eh sie schwimmen können. Gerade zum Theil darum weil es mit unserer Seeschiffahrt nicht vorwärts will, müßen wir ihr Schuz angedeihen laßen, dieser wäre nicht so dringend, wenn sie bereits allen unsern Bedürfnissen genügte. Die deutsche Seeschiffahrt ist auch jezt

schon nicht eben verachtenswert. Die Stärke sämtlicher Handelsflotten der europäischen Staaten, Schiffe langer Fahrt und Küstenfahrer einbegriffen, erlief 1844 auf ungefähr 87,500 Schiffe im Gehalt von 6,700,000 Tonnen; davon kamen auf Großbritannien allein mindestens 46 Prozent, nämlich über 23,000 Schiffe mit mehr als drei Millionen Tonnen Gehalt (10 Jahre früher besaß es nur 2,262,000 Tonnen, Vermehrung der englischen Rhederei um 35 Prozent); auf alle deutschen Bundesstaaten stark 700,000 Tonnen oder 11 Prozent (die ganze österreichische Monarchie zählte 6199 Schiffe von 208,551 Tonnen, die andern deutschen Staaten 8238 Schiffe von 551,144 T.); auf Frankreich nicht ganz 600,000 Tonnen *) oder ungefähr 9 Prozent; auf Holland 1200 Schiffe von etwa 276,000 Tonnen (auf Preußen allein treffen nur etwa 210,000 T.) oder an $4^1/_2$ Prozent; auf Belgien 290 Schiffe von ungefähr 30,000 Tonnen. Man sieht, Deutschland ist jezt schon schlechthin in der Handelsmarine die zweite Macht Europa's. Aber wahrlich, wir haben keinen Grund hierauf stolz zu sein. Denn ziehen wir das Verhältniß der Bevölkerung mit in Betracht, so stehn wir noch tief, nicht bloß unter dem seemächtigen England, sondern selbst unter Frankreich, ja unter Spanien und Portugal, die zusammen 300,000 Tonnen zählen, oder 5 Pro-

*) Die französische Handelsflotte bestund am 1. Januar 1844 auß 13,656 Schiffen von 599,707 Tonnen; davon waren 13,552 Segelschiffe mit 590,171 T., und 104 Dampfschiffe von 9536 T. Tragfähigkeit. Der Größe nach hielten 7 Schiffe zwischen 400 und 700 T., 185 zwischen 3 und 400 T. (150 Last), 433 zwischen 2 und 300 T., 1237 zwischen 1 und 200 T., 2908 zwischen 30 und 100 T., 8856 unter 30 T. Die englische Dampfhandelsmarine betrug um jene Zeit schon das Zehenfache der französischen.

zent der europäischen. Die österreichische Monarchie, die an Einwohnerzahl die französische überragt, hat nur 209,000 Tonnen gegen die französischen 600,000 aufzuweisen, doch dies Verhältniß verwundert noch fast wegen des kleinern Küstengebiets Österreichs; daß aber alle übrigen deutschen Staaten, mit der größten Handelsstadt unsers Festlands, zusammen auf der See nicht so viel Tonnenzahl beschäftigen als das holzarme Frankreich, das ist kein Ruhm für uns. Ja, Preußen mit seinen 15 Millionen Einwohnern und seinen großen Waldungen hat noch 66,000 Tonnen Schiffsraum weniger auf der See als das holzarme Holland, das nur 3 Millionen Seelen zählt! Ist es nicht hohe Zeit daß diese Verhältnisse sich günstiger für uns gestalten? Die Zahl aller preußischen Seeschiffe, die ostfriesischen 1805 nicht eingerechnet, war im Durchschnitt

im Jahr	1805	1102	Schiffe	von	107,000	Last
	1825	576	"	"	58,000	"
	1831	652	"	"	76,000	"
	1835	617	"	"	73,000	"
	1842	780	"	"	109,000	"
	1843	805	"	"	106,000	"
	1844	796	"	"	105,000	"

Also steht Preußens Rhederei im Jahr 1844 noch nicht wieder da, wo sie bereits 1806 stund, auch von den ostfriesischen Seeschiffen abgesehen, mit welchen sie schon die Zahl von 2000 Schiffen erreichte, die über 10,000 Matrosen beschäftigten *)! Und wie muß sie sichtbar ringen

*) Auch gegenwärtig ist die ostfriesische Handelsmarine verhältnismäßig die zahlreichste aller deutschen Länder. Sie bestund im Anfang 1845 auß 520 dienstfähigen Seeschiffen von 18,000 Roggenlasten (zu 4000 Pfd.), ungefähr 2 Millionen Thlr. Anlagekapital darstellend (die Last zu 120 Thlr. ge-

um sich, unbeschüzt wie sie ist, nur auf diesem untergeordneten Stande zu erhalten, während die Handelsmarinen anderer Länder die schnellsten Fortschritte machen, die englische und holländische binnen den lezten zehen Jahren sogar um 30 bis 50 Prozent gewachsen sind? Darf das so bleiben? Wenn ein kleiner Staat wie Belgien, dem es an Schiffen und an Schiffbauholze fehlt, den Muth zur Einführung eines strengen schüzenden Schiffahrtssystems findet, dann sollte der Muth zu einem mildern System dem großen deutschen Zollverein abgehn, der mindestens Matrosen und Holz zum Schiffbau in Fülle besizt? Oder haben die Vereinsstaaten nicht ebenso sehr wie Belgien das Anliegen ihre bisherige mittelbare Einfuhr von Kolonialwaren aufzuheben, und sich durch direkte Verbindung Absaz für die eigenen Erzeugnisse in den transatlantischen Ländern zu verschaffen? Vereinen sie sich, so sind beide mächtiger als zusammen, wenn sie vereinzelt handeln.

So lange drei Viertheile des Seehandels und der Rhederei, welche der deutschen Flagge gebührten, haubtsächlich den Engländern und Holländern zu Nuzen kommen, so lange 20 bis 30,000 Deutsche bloß in der amerikanischen Marine dienen, die wir im vaterländischen Dienste beßer verwenden könnten, ist an keinen Aufschwung der eigenen Handelsflotte zu denken. Welch mächtige Erwerbsgelegenheit würde dieser aber nicht bloß für die Rheder, sondern für die ganze Küstenbevölkerung, ja auch für einen großen Theil des Binnenlandes schaffen, namentlich für die preußischen Ostprovinzen die mit den bittersten unglücklichsten Verhältnissen kämpfen und die auß dem deutschen Zollverbande für sich noch keinen nennenswerten Vortheil ge-

---

rechnet). Von diesen Schiffen gehörten 132 in Emden, 150 in Papenburg zu Hause.

zogen haben! Die Baukosten eines kupferbeschlagenen Schiffs von 150 Last berechnen sich in deutschen Häfen auf beinahe 120 Thlr. die Last; nun würde es sich bei Ausschluß der fremden Zwischenfahrt vom weiten deutschen Seeverkehr mit der Zeit ganz gewis um eine Vermehrung von 100,000 Last, also um eine Summe von 12 Mill. Thlrn. bloß für den deutschen Schiffbau handeln. Zudem würde, die Diensttüchtigkeit des Kauffahrers auf fünfzehen Jahre angenommen, eine jährliche Nachschaffung von ungefähr 10,000 Last oder 50—80 Schiffe zu 150—200 Last nöthig werden, die ein regelmäßig jährlich zu verbauendes Kapital von 1,200,000 Thlr. und mit den Reparaturen von wenigstens 1,500,000 Thlr. darstellten. Nun, dazu fehlt es nirgends in den deutschen Küstenplätzen an Stoff, an Zimmerleuten, auch nicht an Matrosen; alle Werften sehnen sich nach regerm, Wohlstand verbreitendem Schiffbau, da ihnen bei dem jezigen Stande der deutschen Rhederei die Arbeit nur gar zu kärglich zugemeßen wird. Mit dem Wohlbefinden aller dieser Werkleute geht das jezt beklagenswerte Looß der Rheder und Schiffer, das die dringenden Anträge der preußischen und pommerschen Provinzialstände auf dem lezten Landtage um Abhülfe noch hervorgehoben, Hand in Hand. Jezt so wenig wie zu irgend einer andern Zeit mangelten uns Matrosen, aber es mangelt an Beschäftigung für sie in der eigenen Marine. Die Zahl sämtlicher Matrosen welche auf den 2260 Seeschiffen Norddeutschlands, mit Außnahme von Schleswig-Holstein, im Jahr 1844 dienten, soll sich auf 25,000 belaufen haben; der eigene transatlantische Verkehr nahm davon nur etwa 4000 in Anspruch, bei 1000 großen Schiffen für die amerikanische Fahrt würde er aber zum mindesten 15 bis 20,000 erfordern, und dann brauchten unsere biedern, fleißigen und tüchtigen Seeleute nicht mehr in fremdem Dienst

ihr Brod suchen und fremde Größe fördern helfen wie jezt, wenn sie daheim nicht verhungern und verzweifeln wollen. Endlich gewinnen auch Landwirtschaft und viele Gewerbe, außer unmittelbar beim Schiffbau, noch bei der Verproviantirung der Flotte (man rechnet die Außrüstung an Lebensmitteln ꝛc. für jede Fahrt die Last zu etwa 8 Thlrn.) durch aufblühende Schiffahrt manigfache Absazgelegenheit; kurz der Aufschwung des Seegewerbes wirkt fördernd auf alle Zweige der innern Erzeugung zurück, gießt frohes Leben und Reichthum durch alle Adern des Landes, und der entfernteste Landesfleck bleibt nicht unberührt davon.

Von der Hansa gilt nichts anders. Am 1. Januar 1845 fuhren unter Hamburger Flagge 203 Seeschiffe von 17,268 Last und 6 Dampfschiffe; im Jahr vorher war die Zahl 205 Schiffe von 16,979 Last. Altona besaß im Beginn 1845 29 Seeschiffe von 2574 Last. In Hamburg sind nun seewärts Schiffe

	1841.	1842.	1843.	1844.
angekommen	3194	3330	3538	3260
abgegangen	3115	3270	3512	3244

Unter den eingelaufenen Schiffen führten die meisten folgende Flaggen:

	1841.	1842.	1843.	1844.
Englische	973	894	907	850
Hannöversche	552	676	745	749
Hamburger	448	396	487	398
Dänische	368	451	476	390
Niederländische	336	408	357	351
Französische	110	87	80	99
Bremer	102	59	43	48

Sind das Verhältnisse, bei welchen wir uns beruhigen dürfen? Hamburg ist thatsächlich bereits, was es rechtlich zu werden sich noch sträubt, die erste Handelsstadt des Zoll-

vereins; denn mindestens sieben Zehentel seines gesamten Handels — und in diesem stehn oder werden umgesezt 280 bis 290 Mill. Mk. Bco. — gehn nach dem Zollvereine. Nur ist dieser gewaltige Handel nach dem Vereine für Hamburg noch Zwischen- oder Kommissionshandel, und es hat darin vollkommen Recht, wenn es den Konsum seiner 160,000 Einwohner nur zum eigenen Handel rechnet. Was wiegt ein so unbedeutender Eigenhandel gegen einen so umfaßenden Zwischenhandel? Sobald aber der Zollverein am Hafendamm Hamburgs anlangt, gehört mit einemmale dieser ganze große Zwischenhandel dem direkten oder eigenen an, und der wirkliche Zwischenhandel Hamburgs, d. h. der sogenannte freie, der von fremden Ländern über Hamburg wieder nach fremden Ländern geht, schrumpft alsdann gerade auf den winzigsten Betrag ein. Was früher nur ein Zwerg, wird dann auch dem Blödesten in seiner wahren Gestalt ein Riese erscheinen. Den Theil des Hamburger Handels, den man in Beziehung auf ganz Deutschland als wirklichen Zwischenhandel betrachten muß, als Handel der für zwei nichtdeutsche Staaten durch Hamburg vermittelt wird, haben erleuchtete Hamburger Kaufherren in öffentlicher Berathung auf nur etwa drei Prozent des ganzen Hamburger Handels berechnet. Dieser Theil aber ist derjenige welcher allein möglicher Weise für etwas gefährdet gelten darf im Fall des einfachen Beitritts Hamburgs in den Zollverein, und auf den das ganze Gerede von der Nothwendigkeit eines sogenannten freien Handels für Hamburg außerhalb des Zollvereins sich stüzt. Ja, dieser ganze wirkliche Zwischenhandel für „Dänemark, Schweden und Rußland" — dieser Popanz den die Gegner des Anschlußes immer wie den Hamburger Hausgott mit den einschlägigen Litaneien dem Zollverein entgegentragen — umfaßt von den 290 Mill. M. B. des Hamburger Gesamthandels nur

ungefähr 8 Mill. Mark, und nach dem Anschluße von Lauenburg, Holstein (die fast ganz von Hamburg auß versorgt werden) und Schleswig vielleicht gar nur die Hälfte, er ist mithin ein Fantom, ein wirkliches Nichts. Hamburg ist keine weltbürgerliche, sondern schlechtweg eine deutsche Handelsstadt, vernunftgemäß kann es keine andere Stellung suchen und haben wollen als jede andere deutsche Seestadt. Ja, die Gefahr seinen (nicht deutschen) Zwischenhandel zu verlieren kömt bei ihm, wie desgleichen bei Bremen, so wenig in Betracht, daß vielleicht keine andern europäischen Seehäfen, am wenigsten Antwerpen und Rotterdam (die auß dem Zwischenhandel vorerst ihre Haubtnahrung ziehen müßen), eher Freilager für die Wiederaußfuhr, d. h. den Transit der Waren auß fremden Ländern nach solchen, missen könnten als gerade die Hansestädte.

Das alte Vorurtheil daß der Hamburger Handel ein freier sei, hat in Hamburg selbst bereits der beßern Einsicht weichen müßen. Nein, troz allem auf unklaren Vorstellungen beruhenden Gerede ist Hamburgs Handel nur ein scheinbar, kein wirklich freier Handel. Nicht auf den niedern Einfuhrzoll von ½ Prozent des Werts in Hamburg kömt es an: ein Handel ist auch im Althamburger Sinne nur frei oder unfrei, je nachdem er Zölle gibt oder nicht bis zu dem Punkte wo die Ware ihren letzten Bestimungsort erreicht. Der Hamburger Handel aber kann nicht das Weichbild dieser Stadt überschreiten, ohne jene gerühmte Freiheit einzubüßen; er geh in den Zollverein, nach Dänemark, nach Hannover, nach Mecklenburg, an jeder Landesgrenze muß er Zoll zahlen, ja nicht einmal einen bestimmten Zoll, da jede Landesregierung ihn ändern kann, nicht einen solchen auf dessen Feststellung Hamburg irgend Einfluß zu üben vermag: er gibt nur seinen Eingangszoll an eine andere deutsche Macht ab, ohne

daß ein Groschen davon den Hamburgern zu gute kömt, diese müßen die Zollgebühren die sie selbst genießen könnten, noch dafür in anderer Form aufbringen. Obenein bezahlt er auch Transitzoll an die benachbarten Staaten; sogar bei der Einfuhr ist er unfrei durch den nur zu sehr bedrückenden Staderzoll. Beinahe zollfrei ist er nur für das Konsum der 160,000 Hamburger Eingeseßenen (genau betrachtet zahlen auch sie den Zoll in anderer Weise), doch dieses Konsum kann im Verhältnisse zur Umsazmasse gar nicht in Betracht kommen. Der Unterschied bei Anschluß und Nichtanschluß beruht mithin gar nicht in dem Bezahlen und Nichtbezahlen von Zoll, sondern nur in dem Orte wo derselbe entrichtet wird. Noch einmal, was die Hamburger haben ist kein freier Handel — er zahlt ja bei Stade, bei Langenfelde, bei Wittenberge, an vielen andern Orten den gleichen und zum Theil einen größern Zoll als den der Zollverein auf einmal fordert — einen freien erhalten sie erst durch ihren Anschluß, denn nur mit Deutschland kann Hamburgs Stellung wahrhaft frei werden. Der künftige Handel des vereinsländischen Hamburgs, er wird ein freier sein!

Unmöglich kann Hamburg durch kleinliche Vorurtheile sich noch länger darüber täuschen laßen, welch große Vortheile vor allen ihm auß einem gemeinsamen deutschen Handels- und Schiffahrtssystem, auß einer organischen Gleichmäßigkeit der Zölle und einfachen Erhebung derselben an des ganzen Deutschlands Grenzen erwachsen müßten. Es vermag dieselben auf keine andere Weise als durch den Anschluß des ganzen Elbgebiets zu erreichen, erst hierdurch erlangt es die Bedingung und die sichere breite Grundlage für alle künftige Entwicklung seines Handels. Auch darf es ungerochen das höhere Anliegen welches Deutschland an der Durchbildung des Zollvereins hat, nicht

länger übersehen, denn in ihm liegt mehr noch als das Bedürfniß Deutschlands Handelsbelange zu ordnen und seiner Gewerbthätigkeit eine neue Zukunft zu eröfnen, in ihm hat die deutsche Einheit als Einheit der deutschen Arbeit und der deutschen Macht sich zu begreifen und zu verwirklichen angefangen. Soll man ihm die nächsten materiellen Vortheile des Anschlußes in rascher Reihenfolge noch erst vorführen? Alle Transitzölle für die Zwischenländer zwischen ihm und dem innern Deutschland, alle Zolllinien und Barrieren an seinem Weichbilde, alle innern Hemmnisse und die damit verknüpften Unkosten und andern Nachtheile werden mit einem Schlage wegfallen. Die Elbfrage wird einer schnellen glücklichen Lösung entgegengehn, der Versandung der Elbe, die ebenso sehr in den Verhältnissen des obern Flußbettes als in denen des untern ihren Grund hat, wird mit vereinten Kräften abgeholfen werden, denn dann liegt's im Intereße des Vereins Hamburgs Schiffahrt, die auch die seinige ist, von allen Mängeln zu befreien, die Sicherstellung der Waßertiefe wird eine allgemein deutsche Angelegenheit; das Gleiche gilt von allen Waßer- und Hafenbauten bei Hamburg, bei derlei Werken sind kleine Anstrengungen, die Außgaben von Tausenden rein verloren, nur die wirklich großartigen haben Erfolg, Millionen aber kann Hamburg nicht an Fahrwaßer, Hafen und Docken, die Bedingung seiner Existenz, wenden. (Schon gleich nach dem Brande machte ich in diesem Sinn Vorschläge in der Allgemeinen Zeitung, die leider damals unbeachtet blieben; hätte Hamburg zu jener Zeit einen hochherzigen deutschen Entschluß gefaßt — damals wäre es noch ein muthiger patriotischer Schritt gewesen — vielleicht wäre die ganze Stellung Hamburgs schon jezt eine ungleich gesichertere vor den Gefahren der Naturgewalten wie des Mitbewerbs, vielleicht wären schon Millionen dem vereinsdeutschen Hafen an der Elbe zu Nutz und Frommen des gan-

zen Bundes zugewandt.) Nur durch den Anschluß kann Hamburg ferner der Gefahr für immer vorbeugen, daß sein Handel mittelst der Elbzölle nicht gezwungen werde andere Wege einzuschlagen, ja diese Zölle würden, sobald das ganze Elbgebiet dem Vereine angehörte, von selbst verschwinden und in einem einfachen niedern Vereinszoll aufgehn; denn der Stader Zoll würde dann nicht mehr auf dem Hamburger Handel, sondern auf dem deutschen lasten und von diesem getragen werden, Hamburgs jezige billige Forderungen würden ein deutsches Intereße, und der Handelsbund von dreißig und einigen Millionen würde leicht Mittel finden die Bürde zur erträglichsten zu machen.

Auch hat die Hansa wohl zu beachten daß nur der Anschluß sie sichern kann in den Verträgen Deutschlands, das nun selbst auftritt, mit den amerikanischen Staaten nicht in den Hintergrund gedrängt zu werden, überhaupt seine Belange in der Zollgesezgebung und der gesamten Handelspolitik des Vereins wahrgenommen, berücksichtigt und gefördert zu sehen. Die Zeit rückt heran wo sich die Unmöglichkeit herausstellen wird dem einheitlichen, geschloßenen, immer bereiten Handels- und Seesystem der anderen Völker als deutscher Handelsstaat gegenüber zu treten, ohne selbst ein einheitliches, geschloßenes und thatkräftiges Organ, also gleichsam einen dauernden gemeindeutschen Handelsrath zu haben; denn nur ein solches für das Gemeinsame stets thätiges Ministerium, nicht ein nur unterweilen zusammentretender und bloß berathender Körper, kann den neuen Bedürfnißen entsprechen: mit innerer Nothwendigkeit muß sich ein selbständiger Organismus allmählich auß dem Zollverein erzeugen. Glaubt die Hansa aber es sei gleichgültig für sie, welche Stellung sie in einer solchen für die Zukunft bestimmenden Entwickelung einnehme? Glaubt sie, es gebe für sie nichts zu versäumen,

nichts zu vermissen als ihren doch sehr geringfügigen Zwischenhandel? Oder meint sie, jene Entwickelung werde dieses ihres geliebkosten Zwischenhandels zu Gefallen stillestehn oder gar rückwärts laufen? Oder verläßt auch sie sich wohl gar auf den deutschen Bundestag, der doch troz des Art. 19 der Bundesakte bisher das Gebiet der nazionalen Handelspolitik so gut wie ignorirt hat? Freilich dieser ist heute noch das einzige Organ für gemeinsame deutsche Angelegenheiten, und warum soll man an ihm für alle Zukunft verzweifeln, weil er bis jetzt seine Bestimmung nur unvollständig oder nur zu vollständig erkannt hat? Sind doch auch noch andere Leute gutmüthig genug zu glauben, es sei so gar schwer nicht daß ein solcher Körper seine ganze bisherige Natur und seinen Karakter auß sich selber umwandle und gleichsam verläugne, daß er noch zu der Erkenntniß des andern Berufs, an die Spize eines deutschen Differenzialzollsystems zu treten, kommen werde, und zwar auf rein theoretischem Wege, nicht nach vollendeter Thatsache, ja daß er eines Tags als Diplomatenversamlung ersterben und wie Fönix auß der Asche als deutsches Parlament erstehn werde!

Ferner sollte die Hansa doch auch die Möglichkeit einer großartigen Konsulatverbindung nicht bloß mit Amerika, sondern auch mit der Levante, Ostindien, China und den östlichen Archipelen vor Augen haben, die sie allein nicht erreichen kann, und die doch von Tage zu Tage wichtiger wird. Das deutsche Konsulatwesen ist annoch nicht viel mehr als eine diplomatische Parodie. Kein Land hat verhältnismäßig im Außlande mehr diplomatische und Handelsagenten*) und doch weniger Einfluß als Deutschland, deshalb weil die außwärtige Vertretung zu zersplittert und daher wirkungslos ist, weil der deutsche Konsul in den meisten

*) Von den deutschen Küstenstaaten allein soll Preußen 225, Hannover 136, Mecklenburg 52, Hamburg 84, Bremen 75

Fällen nur dem Namen nach der Repräsentant seiner Nazion oder vielmehr seines Ländchens ist. Ja, die deutschen Konsuln sind ebenso oft fremde, englische, französische Kaufleute 2c. als Deutsche, sie führen bloß den Titel, und ihr Eifer in Vertretung der nazionalen Handelsanliegen steht im geraden Verhältnisse zu ihrer Befähigung*), ihrem Einkommen und ihrer losen Verbindung mit der deutschen Regierung. Der Aufwand der andern Großmächte auf ihren Konsulatetat zwingt zu einer Vertretung der deutschen Intereßen, auf den Haubtpunkten wenigstens, durch wirkliche deutsche Diplomaten, um so mehr als unser außwärtiger Handel nicht ein sächsischer, preußischer, Bremer, sondern ein einiger, untrennbarer ist; es läßt sich also nur auf nazionaler Grundlage ein wahrhaft wirksames Konsulatwesen denken. Die vereinzelte Vertretung der Hansestädte in der Fremde muß mangelhaft bleiben, unter diesem Mangel hat aber auch das deutsche Binnenland mitzuleiden, so lange von der Umsicht und Thätigkeit ihrer Kaufleute das Gedeihen des deutschen Fleißes wesentlich mit abhängt. Die Vertreter deutscher Handelsbelange werden ganz anders ge-

---

halten. Gäb' es nur noch Konsuln eines deutschen Handelsbundes, so könnte ihre Zahl dreimal kleiner sein, ihr Einfluß wäre mindestens dreimal größer und dem ganzen Verein eine regelmäßige Besoldung nicht lästig.

*) Der größere Theil englischer, französischer und selbst russischer Konsuln besteht auß wirklichen Staatsbeamten, ihre Stellung ist eine diplomatische; nur von ihnen, die in Stand gesezt werden sich außschließlich dem Dienste ihres Staats zu widmen, darf erwartet werden daß sie als Konsuln ihren Zweck erfüllen. Denn diese müßen nicht blos kaufmännische, sondern auch juridische, administrative, volkswirtschaftliche, statistische und andere Kenntnisse besizen. Auch in Preußen hat man seit einigen Jahren angefangen die wichtigen Stellen mit diplomatischen Agenten zu besezen, die Folgen dieser Reform werden die Außgaben hundertfach decken.

achtet werden, wenn eine große Nazion hinter ihnen steht als wenn nur ein paar Städte; denn nur in jenem Fall steht ihnen die furchtbare Waffe handelspolitischer Repressalien zu Gebote. Namentlich aber ist es ein Ärgerniß, eine Inhumanität unsers Jahrhunderts, daß selbst zur Überwachung der so zahlreichen und meistens so unglücklichen deutschen Auswanderung noch keine gemeinsamen Maßregeln seitens des deutschen Bundes getroffen worden sind, ganz abgesehen davon daß solche, zumal eine nachhaltige Verbindung der Auswanderer mit dem Mutterlande, für dieses von hohem merkantilem Belang wäre. Daß man die deutsche Auswanderung nicht mehr hülflos sich selber überlaße, ist zur nazionalen Ehrensache geworden, und so lange dieser nicht entsprochen wird, trägt jedes Blatt unsrer Geschichte ein Brandmal.

Endlich wird der Anschluß der Hanseaten an den Verein nicht bloß die Hemmnisse ihres gegenwärtigen Handels heben, er wird diesen zugleich auch im hohen Grade vermehren. So gewis Hamburg und Bremen Handhäfen für den Verein sind und durch ihren Beitritt bleiben werden, so gewis wird auch ihr Handel in dem Maße zunehmen in welchem der Verein selbst an Erzeugungs- und damit an Verbrauchsmasse gewinnt, und wenn diese Zunahme schon jezt unter obwaltenden ungünstigen Seeverhältnissen sich so großartig zeigt*), wie viel ist dann erst von der Zukunft zu erwarten wo der deutsche Handelsbund ganz Deutschland umfaßen und im Stande sein wird eine kräftige schirmende Handelspolitik durchzuführen! Ebenso gewis ist andrerseits daß, wie die Binnenzölle die Entwickelung

*) In der Periode von 1834 bis 1843 ist z. B: die Kaffee-Einfuhr des Vereins um 87 Proz., die Zuckereinfuhr um 104 Proz. gestiegen, während die Bevölkerung des Vereins nur um 17²/₃ Proz. zugenommen hat.

des Handels überhaubt aufhalten, die hansischen Städte, zumal Hamburg, von jenen Fortschritten des Vereins keinen Nutzen ziehen werden, und überhaubt immer weniger, so lange sie von Binnenzöllen umgeben für sich allein dastehn. Hierin liegt zugleich auch der natürliche Grund daß sie kein Mittel haben dem Zollverein auf die Dauer zu widerstehn, und daß es von diesem der gröste Fehler wäre den Anschluß Hamburgs oder auch den Hannovers und der andern Nordseestaaten durch besondere Vortheile die nicht mit seinen Prinzipien in Einklang stünden, oder überhaubt nur zu erkaufen. Der Zollverein hat sich bisher nicht fast mit jedem Jahr erweitert und verstärkt, um plözlich vor gemeinschädlichen Binnenzolllinien hart an den Seemarken stehn zu bleiben — jetzt am wenigsten wo er diese Barrieren bereits an beiden Seiten umgangen und das Meer erreicht hat. So gewis das Kapital in der Industrie an Masse und Wert steigt (das britische Nazionalkapital hat sich in den lezten drei Jahren um 100 Mill. Pf. St. vermehrt, doch wohl nur vermöge der Industrie!), so gewis werden die Besizenden in Hannover, Oldenburg, Mecklenburg und Schleswig-Holstein erkennen daß im Zollvereine die Industrie und der Wohlstand sich täglich mehren, und daher wünschen unter gleichen Bedingungen Gleiches zu erreichen. Und Hamburg? Hei, der Zollverein hat schon jezt Macht genug, wenn er ernsthaft will, es zu nöthigen. Die Hanseaten mögen sich vorsehen daß sie nicht in eine Lage kommen, wo der Anschluß nur noch eine Bewilligung seitens des Vereins ist; denn außerhalb des Bundes zu bleiben, haben sie nicht mehr die Wahl, es handelt sich nur noch um das Wann. Das Eisenbahnsystem Deutschlands vollendet sich allmählich im Westen und im Osten und im Süden, die entferntesten Theile treten einander näher. Wird es nicht immer leichter werden diejenigen Städte welche sich selbst vereinzeln zu

umgehn? Eisenbahnen ersezen Ströme, sie können auch neue Ausgangshäfen schaffen und die alten seitwärts liegen laßen. Ist es unmöglich daß der Warenzug nach und auß dem Herzen Deutschlands z. B. von Nürnberg, durch einige Vortheile begünstigt, seinen Lauf auf Kanälen und Eisenbahnen nehme nach der See einestheils über Köln, anderntheils über Leipzig, Berlin und Stettin? Ja, ist es unmöglich daß der Verein mit Hülfe der vielen neuen Mittel die untern Gebiete der Elbe und Weser so gut wie trocken legt? Und wenn die Hanseaten sich beklagen, darf er nicht antworten, daß sie es nur sich selber beizumeßen, wie Spekulanten die wegen übertriebener Forderungen ihre Waren zulezt unter dem Einkaufspreise losschlagen müßen? Hat der Kommissionshandel der belgischen Häfen seit Eröfnung der rheinisch-belgischen Eisenbahn sich nicht bereits um mehr als 50 Prozent erhöht? Wächst Stettins Handelsgebiet nicht jährlich, und zum Theil schon auf Hamburgs Kosten? War die zweckmäßige Verordnung Preußens daß allen seinen Ostseehäfen so ziemlich der ganze Sundzoll zurückbezahlt werden soll, nicht ein Donnerschlag in den Ohren der Althamburger, die alles Heil in ihrem Zwischenhandel erblicken? Der Zollverein hat aber auch Mittel genug der Stettiner, Stralsunder, Danziger und Königsberger direkte Einfuhr noch mit anderweiten temporären Vortheilen zu versehen und die Hamburger mit allerlei Schwierigkeiten zu umgeben; ebenso kann er durch geringe Prämien die steigenden Ausfuhren des Zollvereins nach bestimmten Häfen lenken. Wie, wenn der Verein nun alle diese Maßregeln ins Werk sezte, wenn er, gestüzt auf die Eisenbahnen im Innern, die nach belgischen, holländischen, nach pommerschen und preußischen Häfen, auf die Eisenbahn von Glückstadt nach der Ostsee auf welcher die jezt von Hamburg versandten Waren transitiren können, den Rhein- und Ostseehäfen zugleich größere

Freiheit verlieh, würde Hamburg seine Verkehrsherrschaft über das Stromgebiet der Elbe und damit seine Bedeutung bewahren können? Nicht seinen Handel würde der Verein durch ein solches Verfahren treffen, wie mit Recht bemerkt worden, *) denn dasselbe Konsum bleibt und erzeugt denselben Verkehr, die Erzeugung ist da, der Verbrauch, die Verbindung mit dem Meere; nur würde der Hamburger Handel, eben weil er als wesentlich auf den Verein sich beziehend nicht an Hamburg gebunden ist, sich furchtbaren Nebenbuhlern zuwenden, die eben den Vereinsverkehr so zu vermitteln bereit sind wie es uns am vortheilhaftesten dünkt. Der Verein vernichtet nicht den Handel der über Hamburg geht, sondern führt ihn nur über andere Bahnen, und offenbar ist es nur dann von Interesse für Deutschland den Handel über Hamburg aufrecht zu halten, wenn dieses eben auch als deutsches Glied im Ganzen auftritt. Darum ein für allemal, die Nordseestaaten werden den Zollverein nicht missen können; kann aber dieser jener nicht entbehren, so hat er Mittel in der Hand ihnen Geseze vorzuschreiben. Von besondern Zugeständnissen seitens des Zollvereins gegen Hannover oder Hamburg, um damit deren Beitritt zu erkaufen und zu bezahlen, sollte also ernstlich nie die Rede sein. Doch hoffen wir daß uns die Wiederholung des traurigen Schauspiels eines Handelskampfes Deutscher gegen Deutsche erspart bleibe, daß die Nordseestaaten ihre undeutsche Opposizion und Sonderstellung aufgeben und nicht lange mehr in der Hand der Feinde unsrer Entwickelung das mächtige Schwert lassen werden, welches sie ihnen dadurch geben daß sie sich auf das Urtheil unsrer ersten Seestadt berufen dürfen!

*) In einem sehr trefflichen Aufsaze in den Monatblättern der Allg. Zeitung „Hamburg" überschrieben, von einem Kieler Gelehrten.

Unter den jezigen Umständen grenzt es schier ans Lächerliche, wenn Hannoveraner und Hanseaten noch verlangen, der Zollverein solle ihnen mit großen Anerbietungen und Zugeständnissen entgegenkommen, er solle ihnen Vorrechte und gleichsam eine Ausnahmsstellung, dort ein Präzipuum, hier den Freihafen im alten Sinne bewilligen, ja er solle der Hansa gleichsam die Versorgung des ganzen deutschen Markts monopolisiren, ohne Rücksicht z. B. auf die natürlichen Ausfuhrpläze des großen sich rasch und unermeßlich entwickelnden Rheingebiets. Nein, wir sind auch im Westen an den Häfen des weiten Weltmeers angelangt, Antwerpen und Ostende sind nicht mehr bloß von Natur, sondern nun auch thatsächlich zu deutschen Handelsplätzen bestimmt, und so wenig fürwahr! eine Kinderhand die eisernen Schienen der Rhein-Schelde-bahn zerbricht, so wenig wird das innige und wohlbegründete Verhältniß zwischen Deutschland und dem schönen stammverwandten Belgien durch das Gegenstreben einzelner Staaten wieder verloren gehn. O, die Thorheit! Als wenn Londons Größe die Liverpools beeinträchtigte, als wenn nicht das Emporsteigen der einen Seestadt, sofern es sich auf den wirklichen Aufschwung des ganzen Landes stüzt, nicht auch mit dem der andern verknüpft wäre, als wenn der deutsche Staatenbund nicht eben nur durch die Sammlung aller seiner Kräfte in Einheit befähigt, d. h. stark genug würde auf allen Weltmärkten den Mitbewerb zu erringen, und als ob eben diese Errungenschaft dann nicht auch stärkend, kräftigend, bereichernd, befreiend und sichernd auf alle seine einzelnen Glieder zurückwirken müßte! Als Mitbewerber unter gleiche Verhältnisse gestellt, haben Hamburg und Bremen und Emden die beiden Niederlande nicht zu fürchten; und wenn sie, unter gleichen Umständen nur wetteifernd und fördernd, der Eine für den Andern, und Alle für das Ganze, brü-

derlich sich theilen in den deutschen Handel, wird für alle genug zu großartigem Gedeihen vorhanden sein. Aber hohe Zeit ist es für die Hanseaten dem zollvereinten Deutschland auf halbem Wege entgegenzukommen und echtdeutsche Gesinnung durch Wort und That zu bekunden, damit die Noth nicht erst an sie komme und sie dazu zwinge. Schon jezt haben sich manche Umstände sehr ungünstig für sie gestaltet, es ist unverkennbar. Während der Transit durch Belgien ganz frei geworden ist und die überseeischen Güter über Antwerpen in die Zollhalle von Köln abgeladen werden, ohne einen Pfennig Zoll entrichtet zu haben, während die Rheinuferstaaten, Holland selbst an der Spize, bemüht sind die Schiffahrt auf dem Rhein auß der offenen See bis nach Basel von jedem Zoll und jeder Abgabe zu befreien, während der belgische Transit auch noch östlich des Rheins begünstigt worden und die im Entstehn begriffenen Eisenbahnen ihm bis tief in Deutschland hinein die Arme entgegenstrecken; während auf der andern Seite die preußischen Ostseehäfen vom Sundzoll befreit worden sind und Eisenbahnlinien ihnen gleichfalls das innere Deutschland aufschließen — ich sage während dem allem haben sich die Schiffahrtsverhältnisse hinsichtlich der Elbzölle für Hamburg noch verschlimmert. Die Thatsachen mögen selbst reden. Es betragen der Zollzentner:

Die Rheinzölle bei einer schiffbaren Länge von 110 Meilen aufwärts 22 Sgr. 1¼ Pf.
" " " abwärts 14 " 8¾ "
Die Weserzölle bei einer schiffb. Länge v. 50 Meil. 6 " 6⅔ "
Die Elbzölle " " 80 " 1 Rthlr. 4 Sgr.

Der Normalsaz der Elbzölle beträgt also mehr als das Dreifache und respective Zweifache der Rhein- und Weserzölle. Durch den Zuschlag der frühern Rekognizionsgebühr der Fahrzeuge auf den Elbwarenzoll, welcher von der Dresdener

Revisionskommission auf ganz unrichtiger Basis berechnet worden, ist der Zoll für Waren die dem Normalsaz unterliegen um $10\frac{5}{6}$ Pf. der Ztr. erhöht, oder für die Ladung eines Fahrzeugs dritter Classe um 25 Rthlr. 5 Sgr. 6 Pf.; für ein Fahrzeug vierter Classe um 63 Rthlr. 3 Sgr. Und wenn nun die Rheinzölle ganz aufhören oder doch um 50 bis 70 Prozent vermindert werden? Ja, wenn sie aufhören müßen wegen einer Menge gleichlaufender und daher konkurrirender Eisenbahnlinien von den preußischen Rheinstädten nach den verschiedenen belgischen, holländischen und hannöverschen Seehäfen? Eben hat das kapitalreiche Holland, um sich von Belgien nicht völlig überflügeln zu laßen, beschloßen von den großen Entrepotdocken („Handelsbewahrpläzen") seiner Seehäfen Eisenbahnlinien in das Innere Deutschlands zu führen, von Amsterdam, Rotterdam, ja vom seestarken Middelburg auf dem Eiland Walchern zwischen der Oster- und Wester-Scheldemündung nach der Maas, dem Rhein, der Weser. Da entstehn holländische Bahnlinien gleich neben den belgischen, der Mitbewerb wird den Tarif für die Güterverfuhr spottwohlfeil machen, und die Wohlfeilheit und Bequemlichkeit wird den Warenzug noch mehr dahin locken. Der Markt des großen deutschen Hinterlandes ist von dem allem der Hebel, und dieser Hebel wird auch noch andere Schwierigkeiten hinweg heben und noch Größeres bewirken. Wird es den Hansischen nicht warm, nicht etwas beklommen ums Herz? Auf der östlichen Seite klagt man zwar noch mit Recht über die Fortdauer der hohen Sundzölle, aber verglichen mit den Elbzöllen ist jene Belastung des Ostseehandels geringer als diese Zölle für den Elbverkehr, besonders seit für den Sundzoll ein Rabatt von $2\frac{1}{2}$ Proz. von den Eingangsabgaben vergütet wird. Schon hat die höhere Belastung des Elbverkehrs, in Vergleich mit dem Oderlauf, jenem in den lezten

Jahren wesentlichen Abbruch gethan. Auch hier sollen die Zahlen den Beweis führen. Es betragen gegenwärtig

	Staderzoll u. Elbzölle bis Magdeburg.			Sundzoll, abzügl. 2 1/2 Proc. des Eingangszolls.		
	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
für 100 Säcke ostindischen Reis	48	25	6	17	3	—
„ 100 „ Javakaffee . .	29	22	3	2	3	3
„ 60 Fässer Südsee-Thran .	132	21	1	4	—	3
„ 54 „ Soda . . .	152	3	9	1	20	6
„ 50 Tonnen Häringe .	37	9	9	1	24	6
„ 100 Orhoft Wein . .	131	2	—			

Die Steuervergütung um 34 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf. höher als der Sundzoll selbst! Kein Wunder daß der Elbverkehr seit mehrern Jahren im Abnehmen ist und Hamburgs Handelsgebiet von Osten und Westen her eingeengt wird. Der gesamte Wareneingang bei dem preußischen Grenzzollamte Wittenberge ist von 2,561,292 Ztr. in 1843 auf 2,178,196 Ztr. 1844 gesunken. Freilich betrifft der Außfall haubtsächlich nur Steinkohlen, allein dabei ist doch zu erwägen einmal daß sich der Stettiner Handel seit den lezten acht Jahren mehr als verdoppelt hat (die dort eingeführten Mengen betrugen 1836 nur noch 1,400,000 Ztr., im Werte von 7 Mill. Thlr., 1844 bereits 3,690,300 Ztr. im Werte von 18,400,000 Thlr., darunter 31 Mill. Pfd. Zucker, 5 Mill. Pfd. Kaffee, 6½ Mill. Pfd. Reis, 7½ Mill. Pfd. Thran ꝛc.); sodann daß Glückstadt an der Unterelbe sich sowohl wegen seiner neuen Eisenbahnverbindung als auch wegen des Umstandes daß Schiffe die dort löschen, den Stader-Zoll umgehn, sich bedeutend heben dürfte.

Der faule Fleck im Hamburger Handel ist nicht das was die Hansa ihren Zwischenhandel nennt, denn dieser besteht eigentlich, wie wir oben gesehen, auß 97 Prozent Bedarfshandel für Deutschland und nur 3 Prozent Zwi-

schenhandel von fremden Ländern nach solchen über Hamburg; vielmehr liegt er darin daß dieser Bedarfshandel nicht direkt, nicht selbständig durch unmittelbaren Umtausch deutscher Exporte gegen direkte Importe, sondern zum größten Theil über England, Holland und Frankreich oder in Schiffen dieser Länder geführt wird zum höchsten Nachtheil der deutschen Ausfuhren. Dieser indirekte Bedarfshandel ist fremder Zwischenhandel, das bildet die wunde Seite des Hamburger Verkehrs, die große Last und Beschwer für deutsche Industrie, der wir uns durchauß entledigen müßen. Nur hierum rechten wir mit Hamburg, und müßen wir für sein wie für unser Gedeihen wünschen daß der indirekte sich in einen direkten Bedarfshandel umwandle, d. h. daß der fremde Zwischenhandel beseitigt werde. Wir wünschen es nicht nur, wir fordern es, wir müßen darauf als zum Gedeihen Deutschlands unumgänglich bestehn, und die Mittel dazu sind Differenzialzölle. Wir stellen daher an die Hansa das Begehren, und erwarten ihre Zustimmung wegen ihres eigenen Vortheils, daß sie uns in der Durchführung eines mäßigen Differenzialzollsystems mit ihren Häfen, Kapitalen, Schiffen und Handelsverbindungen unterstüzen soll, wogegen wir ihr die Theilnahme an allen Vortheilen der Flagge zugestehn, auch noch bevor sie in den Handelsbund eingetreten ist. Der englisch-brasilische, der englisch-westindische und der holländisch-ostindische Zwischenhandel unterhöhlt Deutschlands gesamte volkswirtschaftliche Grundlage, sein ökonomisches Gedeihen, nimbt dem Verein fast alle Gelegenheit zum Gegenabsaz seiner Erzeugnisse namentlich auf den transatlantischen Märkten, entzieht der deutschen Schiffahrt den Frachtverdienst der ihr rechtmäßig zusteht, hält den Aufschwung unserer gesamten Handelsmarine in Windeln und Fesseln, und führt mit dem Unternehmungsgeist auch selbst den Gewinn des Handelsstandes unserer großen Seestädte auf das geringste

Maß zurück. Die Durchführung eines Differenzialzollsystems ist gleichwichtig für Industrie, Handel, Schiffahrt und Fischerei, auf alle großen Zweige volkswirtschaftlicher Thätigkeit wirkt es fördernd und belebend ein. Schon lastet schwer auf uns die Ungleichheit die wir im europäischen Handel zu ertragen haben, ungleich schwerer aber noch die im großen überseeischen Verkehr. Auf diesen richten wir daher zuerst unsere Aufmerksamkeit: im transatlantischen Handel die gleiche Stellung mit den übrigen Völkern zu erstreben, dazu können und müßen sich alle deutschen Staaten alsbald die Hand reichen; das reicht uns vorerst auch auß. Die großen Bezüge bloß des Zollvereins an Kolonialwaren, Indigo, Baumwolle, einzelne Droguen und Farbhölzer eingeschloßen, stellen einen Wert von mindestens 90 Millionen Gulden dar, kaum ein Drittel desselben sezt der Verein dafür an Fabrikaten nach den Kolonialländern ab, und das noch zum Theil auf indirektem Wege: nun, wir müßen mittelst Unterscheidungszöllen unsern Erzeugnissen in den Kolonialländern auch den Markt für die übrigen 60 Millionen Gulden auf eigenen Schiffen erobern, denn es ist billig daß die amerikanischen Staaten uns ungefähr soviel abnehmen als wir von ihren Erzeugnissen verbrauchen. Zwei Drittel der Kolonialeinfuhr des Vereins wird noch durch fremden Zwischenhandel vermittelt, nur ein sehr kleiner Theil durch einen erst werdenden unmittelbaren Bedarfshandel auß wirklichen Zollvereinshäfen, der übrige durch direkten Verkehr der mittelbaren Vereinshäfen, wie Bremen, Hamburg, Antwerpen; jener muß zu Gunsten der beiden lezten umgewandelt werden, und geschieht solches, so werden sich unsere Kolonialeinfuhren von 90 Mill. Gulden binnen einem Jahrzehent wahrscheinlich noch verdoppeln. Niederland allein führt dem Verein für 20 Millionen Gulden Kolonialwaren zu (außerdem für etwa 7 Mill. Fl. an Erzeugnissen des Mutterlandes und auß dem freien Ver-

kehr desselben; an Transitgütern aller Art für ungefähr 60 Mill. Fl., zusammen etwa für 87 Mill. Fl.), und nur für etwa 1½ Mill. Fl. deutscher Erzeugnisse nach seinen Kolonien auß, und das noch unter holländischer Flagge (die gesamte Außfuhr des Zollvereins nach und über Niederland beträgt nur 44 bis 45 Mill. Fl.). Es denkt noch nicht daran das überseeische Exportgeschäft für uns auf dieselbe Weise zu führen, wie es das Importgeschäft zu uns bewerkstelligt. Über Belgien empfieng der Zollverein 1842 allein an Kolonialwaren für ungefähr 6 Mill. Fr., und versandte über dort nur für etwa 2 Mill. Fr. in die Koloniallånder; doch dies Verhältniss muß sich bedeutend beßern, seit Antwerpen angefangen hat seinen Haubthandel auf Deutschland zu gründen und auch dessen Außfuhren zu fördern. England verfolgt die Absicht, den großen Markt den es für seine Erzeugnisse in den überseeischen freien Ländern besizt, sich mittelst des deutschen Verbrauchs an Kolonialwaren zu erhalten, da es auf seinem Markt zu Hause seine eigenen Kolonialprodukte vor den fremden begünstigt. Also auf unsere Schuz- und Sorglosigkeit stüzt es die Außbreitung seiner Manufakturen. Wenn wir ihm aber den Zwischenhandel nach dem Verein (über Antwerpen, Rotterdam, Hamburg) verschließen, ihm Gleiches mit Gleichem vergeltend, so kann es auß Brasilien nicht mehr einen Wert von mindestens 40 Mill. Fl. und auß Hayti allein ½ Mill. Ztr. Kaffee außführen, weil es selbst von diesen Ladungen kaum des Nennenswerten verzehrt, mithin auch nicht mehr für 40 bis 50 Millionen Thaler britischer Fabrikate nach Brasilien absezen. Wie, sollen wir um England zu mästen, noch länger uns für 15 Mill. Thaler an brasilischen Erzeugnissen von ihm zuführen laßen, und dafür nur etwa für 2 Mill. Thlr. dorthin absezen? Brasilien selbst hat neuerdings einen löblichen Entschluß gefaßt, es besteuert die englischen Einfuhren um einen namhaften

Differenzialzoll höher bis England seine Zucker zu demselben Zoll wie eigenen Kolonialzucker einläßt: soll Deutschland sich von Brasilien belehren und beschämen laßen?

Ein großer Theil jenes fremden Zwischenhandels in Kolonialwaren geht außer über Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, auch über die Hansestädte, vorzüglich Hamburg; er geht auch über Stettin *), das aber wird aufhören gleich nach Einführung eines Differenzialzollsystems, und darum muß Hamburg sich diesem anschließen, soweit es nöthig, oder es wird die Spize desselben gegen sich selbst gekehrt sehen. Der Hamburger Kolonialimport, im Erlaufe von 2½ Mill. Zentner und drüber, beschäftigte statt 400 kaum 100 Hamburger Schiffe; 1841 empfieng es auß Kolonialländern in meistens fremden Schiffen über 32 Mill. Thlr. Wert (auß Brasilien nahe 8½ Mill., Westindien nahe 5 Mill., von Nordamerika 2½ Mill., von Ostindien nahe 1 Mill.), und sezte nur für 14,080,000 Thlr. dahin ab, natürlich weil die fremden Schiffe ihre Exporten im eigenen Mutterlande suchen — die deutschen Gewerbe daher das Zusehen haben. Vorbildhaft für Deutschland ist bis jezt nur der Bremer Handel, er verdient die volle Unterstüzung der er durch Einführung von Differenzialzöllen entgegenblickt: mit geringer Außnahme ist er nur direkter Eigenhandel und wird fast außschließlich auf Bremer Schiffen geführt; die Außfuhr kömt dem Werte nach der Einfuhr nahe, indem die Niederlaßungen der Bremer in Amerika für den Absaz deutscher Erzeugnisse nach Maße der Rücksendungen für das deutsche Konsum sorgen. So sollte es mit allem deutschen Kolonial-

*) Stettin ist der einzige wirkliche Vereinshafen der Kolonialwarenhandel im größern Maßstab treibt; doch hat es nur noch wenig direkte Verbindung mit Amerika, seine Außfuhr betrug 1844 5,200,000 Thlr., während die Einfuhr einen Wert von nahe 18½ Mill. Thlr. hatte.

handel bestellt sein! Bremens Beispiel zeigt übrigens nicht nur, was kaufmännischer Eifer und Betriebsamkeit selbst unter ungünstigen Umständen für die Wohlfahrt des Binnenlandes vermögen, sondern auch wie Großes Deutschland, wenn es seine Verhältnisse erst durch eine gemeinsame Schiffahrtsgesezgebung günstig umgestaltet hat, von der Zukunft zu erwarten berechtigt ist.

Auf denn also, muthig zur Annahme von Unterscheidungszöllen geschritten! Nur mit ihrer Hülfe kann der hansische, der deutsche Handel überhaubt auch auß deutschem Gesichtspunkte und zu Frommen unserer Nazion organisirt werden; nur sie sind das spezifische Mittel zur glücklichen Heilung endlich seiner kronischen Leiden. Daß die ganze deutsche Nazion in dieser einen Hinsicht, nach außen, doch einmal bei einander stehn möchte, zum freudigen Vorzeichen daß wir fortan immer einig sein wollen wenn es Vertheidigung gegen äußere Angriffe gilt, zur Warnung für diejenigen welche uns noch zwiespältig wähnen, noch reif mit deutschen Kräften über Deutsche zu siegen! Einmal ein gemeinsames Band fest gewoben, wird sich leichter dann auch ein zweites, ein drittes knüpfen, und so weiter bis ein unauflöslicher Knäuel sich geschlungen hat; in dieser Einigkeit ersteht aber eine deutsche Macht nach außen die Großes erringen, den Krieg entscheiden und den Frieden gebieten kann. Österreich sollte sich diesem handelspolitischen Bunde um so inniger anschließen als es auf den Augenblick keine beßere Weise hat die Beziehungen zu dem übrigen Deutschland wieder fester zu ziehen und dem deutschen Elemente in seiner großen von den Reibungen verschiedener Völker innerlich erregten Monarchie neue Kraft und frischen Schwung zu verleihen. Wo es eine so herliche vielverheißende Sache gilt wie Begründung deutscher Einheit nach außen, die ja lediglich auf gemeinsamer Schiffahrtsgesez-

gebung beruht und deren Wahrzeichen nur eine gemeinsame deutsche Flagge sein kann, da darf der mächtige Kaiserstaat im Südosten nicht zurückstehn. In der handelspolitischen Verschmelzung aber liegt der Weg zu einer weitern, die nordwestlichen deutschen Staaten wie der südöstliche treten dem Zollverein um vieles näher, falsche Ansichten und Vorurtheile schmelzen hinweg, es fällt wie Schuppen von den Augen, das Vertrauen wächst mit der beßern und höhern Einsicht und mit den glücklichern Ergebnissen, die unausbleiblich der Vereinung der Nazionalkräfte folgen. Mit dem Differenzialzollsystem stehn andere gemeinschaftliche Maßregeln zur großartigen Belebung der Schiffahrt, zur Handhabung einer allgemein deutschen Handelspolitik nach außen durch Geseze und Verträge, die Aufnahme einer deutschen Bundesflagge und endlich der Bau einer Kriegsflotte zum Schuze des Seehandels im engsten Zusammenhange; der deutsche Bund vervollständigt so seine Wehrfähigkeit auf den Land- wie auf den Seegrenzen, dem Bundesheer ersteht zur Seite eine Bundesflotte, und der Arm des Bundestags reicht dann als Macht bis in die entferntesten Meere. Jeder Schritt führt weiter zum großen Ziele deutscher Einheit, und jeder folgende Schritt wird um so fester und bestimmter sein je mehr das Bewustsein ihn durchdringt daß seine Unvermeidlichkeit des Zieles Unvermeidlichkeit selbst ist.

Ja, sobald Deutschland auf den Weltmärkten in wirklich großen Bewerb mit den andern Weltmächten tritt, wird es in die unabweisbare Nothwendigkeit gesezt seine Schiffahrt und seinen Handel vertheidigen zu können, wird es einer Seemacht ersten Ranges bedürfen. Dann hilft das windelkindliche Bewustsein vieler Hamburger nicht mehr, der Hansa Politik müße wesentlich darin bestehn neutral zu bleiben im Fall eines Seekriegs. Der Schuz der Hamburger Rhederei wird ohne Flotte auf den fernen Meeren

in dem Maße geringer werden als Deutschlands Bedeutung für den Welthandel wächst und als Hamburg sich dennoch von seinem Vaterlande entfernt hält; die gänzliche Schuzlosigkeit zur See würde nicht bloß im Fall eines wirklichen Kriegs, sondern auch im Fall eines Misverständnisses mit einer überseeischen Macht Hamburg zum Verderben gereichen. Weiß man nicht daß die englischen Rheder schon jezt, da ihre Geschäfte ob des Mitbewerbs ein wenig stocken, eifersüchtig auf unsere Marine blicken? Der Zollverein wird eine Welthandelsmacht werden, als solche wird er aber sich waffnen, seine Kriegshäfen, seine Flotte haben müßen; es wäre ein Unding, hat man mit Recht gesagt, die zweite Handelsmarine der Erde zu besizen, und keine Mittel sie vor Unbill zu schüzen. Dann aber wird auch für uns das Meer ein weiter heißer Kampfplaz mit fremder Seeherschaft werden zur Stählung unserer jungen Kräfte, zur Erfrischung unsers Nazionalgeistes, zur Entwickelung unserer Größe. Denn wenn deutsche Kriegsschiffe dann nicht ihren Bundesadler der Flagge Englands gegenüber entfalten, so werden die friedlichen hansischen Kauffahrer mit ihrer vollen kostbaren Warenbürde von den eifersüchtigen Engländern weggefegt werden wie ein leichtes Rohr vom Sturmwind; dann hilft Neutralität dem fetten Schafe nichts vor dem Wolfe, nur die Kanonen der Bundesflotte sind dann der Schuz der hansischen Rhederei. Oder glaubt man, England unterhalte für nichts und wieder nichts eine so mächtige Kriegsflotte? Schon handelt es sich im Grunde nur noch um die Wege, auf denen Deutschland am besten und sichersten zu einer Kriegsmarine gelangen kann, und es ist eine wahre Freude für den beobachtenden Deutschen zu sehen wie auch über diese Frage bereits rüstig gekämpft wird. Die meisten erwarten nur von der Gründung einer Dampfmarine glückliche Ergebnisse für die Zukunft. Die

Dampfschiffe denkt man in Friedenszeit als Paketboote zur Unterhaltung großartiger Dampfschiffahrtsverbindungen zwischen Deutschland und den übrigen Welttheilen auf Vortheil bringende Weise zu verwenden, und allerdings ist mit Hülfe dieser nur auf ein wahrhaft beflügeltes Wachsthum unsers Seehandels zu rechnen. Gewährte man Privatgesellschaften, welche die Einrichtung solcher Dampfschiffahrtlinien übernähmen, 5 Prozent Zinsen, wogegen der Staat sich die Beaufsichtigung des Baues der Schiffe für seine Zwecke vorbehielt, so glaubt man, würde Deutschland binnen fünfzehen Jahren in den Besiz einiger hundert Seedampfschiffe gelangen, die immer schon, selbst Frankreich und England gegenüber, eine bedeutende Streitmacht bilden und die, Rußlands Suprematie in der Ostsee vernichtend, uns in Stand sezen würde im Fall eines deutsch-russischen Kriegs 100,000 Mann nach jedem Punkte der Ostseeküste zu werfen. Des kühnen patriotischen Schiffzimmermeisters Siemens' Schnellsegler, für den Krieg gebaute Handelsschiffe, würden als Freifechter neben dieser Dampfflotte zur Neckung und Schädigung des feindlichen Handels trefflichste Dienste leisten. Doch müste zu diesen Dampfern und scharfgebauten Kauffahrern noch eine dritte Schiffsgattung kommen, die vom Bunde unmittelbar unterhaltene Kriegsmarine, theils zum Schuze der Dampfflotte und etwaiger Landungen, theils für weitere Außzüge und zum Schuze des fernen Handels und deutscher Ansiedelungen; sie bestünde in Linienschiffen und Fregatten ersten Rangs. Dampfer sind durch den Kohlenbedarf zu weiten Fahrten wenig geeignet, Englands gröster, der Great-Britain, vermag nur für 44 Tage Kohlen einzunehmen. Die Fregatte erster Klasse ist eines der schärfsten Schiffe, zumeist der beste Schnellsegler, und reicht was den Nachdruck ihrer Breitseite betrifft an das Linienschiff von 74 Kanonen hinan; weitreichende Ka-

nonenmörser à la Pairhans dürfte sie im untersten Kanonenverdeck eine gleiche Anzahl (etwa vier) wie die großen Dampfboote tragen, ihr übriges Geschüz durchgängig auß langen 32pfündern bestehn *).

Wie dem sei, ein kräftiges blühendes, ein nazionales Handelswesen ohne eine Kriegsflotte wollen, heißt zwar lüstern nach dem Zwecke sein, aber vor den redlichen kühnen Mitteln zurückscheuchen die zu ihm führen, heißt nach einem großen Ziele blinzeln, das zu erstreben der thatkräftige Wille fehlt: Freilich nicht der Grund eines großen Seeverkehrs ist die Flotte, aber doch eine unerläßliche Bedingung, wie sich bei allen seemächtigen Völkern bewährt hat. Beide wachsen naturnothwendig miteinander auf. Darum muß auch, wenn man auf die Wege zu einer Flotte denkt, die Haubtsache nicht übersehen werden, nämlich wichtige Seestazionen zu erlangen und eine seetüchtige Bevölkerung für den Bund zu gewinnen. Leicht findet sich später von selbst auß welchem Stoffe und welcher Art die Men of war zu bauen und wie die schwimmenden Mauern zusammenzusezen sind. Das wäre ja selbst eine mögliche Sache für den Bundestag ohne daß dieser erst zu einem deutschen Parlamente sich umzuwandeln brauchte; nur sollte man bei Organisazion der Flotte den in Bezug auf das Bundesheer begangenen sehr kostbaren Fehler vermeiden und Einheit als höchsten Grundsaz in sie hineintragen. So gewis aber der deutsche Handelsbund mit der Zeit unabweislich einer deutschen Seemacht bedarf, so gewis muß er um jeden Preis wichtige Stellungen und bequeme Rastpläze an den Meeren, vor

*) Biedermanns neue Wochenschrift, der Herold, enthält einige treffliche Aufsäze über die Wege auf denen Deutschland zu einer Kriegsmarine gelangen kann.



allen an dem deutschen Meere und an der Ostsee, gewinnen, so gewis werden die deutschen Küstenstaaten von immer höherm Gewicht für ihn und muß er auf der einen Seite Schleswig-Holstein, auf der andern die beiden Niederlande mit den hochwichtigen Rheinmündungen und den herlichen Kriegshäfen von Middelburg und Antwerpen in seinen Verband aufnehmen. Der Lage der Dinge nach muß er solches versuchen und immer wieder versuchen, bis das Ziel erreicht ist. Die Betheiligung Dänemarks will ich hier nicht berühren, wie wichtig sie auch ist; auß den Augen dürfen wir sie niemals verlieren, nicht nur weil Dänemark im Vereine mit Deutschland wiederum ein mächtiger Seestaat werden muß, sondern auch weil am Sund die Entscheidung einer Weltfrage liegt. Doch sie steht uns noch fern; erst müßen wir den zimbrischen Hals gewinnen mit seinen beiden trefflichen Häfen Glückstadt und Kiel an den beiden durch Eisenbahnen miteinander verbundenen Meeren. Dort liegen ja, gerade im Zentrum unserer Seestellung, wie Antwerpen und Middelburg auf deren linkem Flügel, Memel auf dem rechten Flügel, zwei der wichtigsten Kriegshäfen des deutschen Bundes zum Schuze des Ganzen, zum Schuze des Elbgebietes gegen Helgoland im Besondern. Die Herzogthümer Schleswig und Holstein werden für den Verein aber in Hamburg, wie die holländischen Häfen in Antwerpen, wie später der Sund in Kopenhagen gewonnen oder verloren werden. Ja, die Nothwendigkeit einer deutschen Seemacht gibt allen jenen Küstenländern, der Hansa, den Niederlanden, Oldenburg, Hannover, Mecklenburg, Schleswig-Holstein, eine sonst nie gehabte Bedeutung für Deutschland und muß sie alle dem Schwerpunkte der deutschen Entwickelung und Größe näher bringen denn jemals früher. Hierin liegt die neue Anziehung nach dem deutschen Mittelpunkte, die Zentripetalkraft welche von Jahr

zu Jahr stärker wirken wird, bis sie die alte sündhafte deutsche Zentrifugalkraft überwunden.

So hat denn die Betrachtung über die zukünftige Seemacht des deutschen Handelsstaats uns wegen des innern Zusammenhangs zu den Niederlanden, zu Belgien zurückgeführt, als dem einstigen unlösbaren Gliede desselben im äußersten Westen, wo in den Seelanden der vielarmigen Mündungen mächtiger Ströme, gestützt auf eine tüchtige Handels- und Kriegsmarine, eine unüberwindliche Seewehr für Mitteleuropa, ein unverwüstliches Seebollwerk an der deutschen Burg erstehn wird. Was wir so in der Hoffnung sehen, scheint uns schließlich ein allgemeiner Blick auf die Lage der beiden Niederlande zu bekräftigen.

Es ist traurig doch lehrreich zu verfolgen durch welche Ursachen sich die alte natürliche Einheit Deutschlands politisch zerbröckelt und wie sich seine äußersten Glieder von ihm losgeschält haben. Aber es ist auch trostreich den manigfachen Wegen nachzuforschen auf welchen diese Glieder wieder zu dem Kerne hingezogen werden und sich allmählich wieder zusammenfinden, und wie auß der politischen Zerbröckelung doch Deutschland einer neuen freien Einheit zuwächst, die auf Tieferm beruht, auf dem Geiste und Wesen unseres Volkthums, als jene Zerrißenheit an der Oberfläche. Diese Gewisheit stützt sich auf die innere Einheit des deutschen Lebens, zuerst im Geiste, mehr und mehr aber auch im Körper und im Ganzen. Wie jenes Unglück gemeinsame Schuld war, so sehen wir auch mehr oder minder alle Theile thätig sie zu sühnen. Erst sollten die Glieder des deutschen Reichs was sie gemeinsam gesündigt hatten durch Trennung, Abfall und Widerspänstigkeit gegen das Vaterland, sie sollten es auch gemeinsam büßen durch ihren alten Widersacher, der nicht wenig dazu beigetragen sie einander abwendig zu machen. Die beiden abtrünnigen Niederlande traf zuerst

das Gericht; die Republik der Generalstaaten und Belgien wurden in denselben französischen Glückstopf geworfen und zurecht gerieben. Doch war des hartnäckigern Niederlands Looß unter dem Fremdjoche verhältnismäßig das härtere: alle seine Intereßen giengen in französische auf, aller Handel war vernichtet, selbst der Waßerstaat gerieth über dem französischen Zentralisazionssystem in Gefahr — noch zwanzig Jahre dieser Zustand, und das Meer hätte die ihm mit mehrtausendjähriger Arbeit entrißene Beute wieder verschlungen! Damals ward jedoch die wichtige Erfahrung gewonnen, daß Süd- und Nordniederland kein traurigeres Geschick treffen kann als die Einverleibung mit Frankreich, daß ihnen im wesentlichen Verbande mit diesem keine Zukunft blüht. Die Abschüttelung des verhaßten französischen Jochs trennte das Schicksal der beiden Niederlande nicht, sollte sie vielmehr vorübergehend noch inniger denn seit fast drei Jahrhunderten vereinen. Anfangs schien diese ihre neue Lage die günstigste, sie freuten sich der neugewonnenen Selbständigkeit, einer sorgfältigen umsichtigen Verwaltung; kurz, der so günstig gelegene Mittelstaat versprach eine kräftige Zukunft, das Werk der europäischen Staatskunst von 1814 und 1815 eine lange Dauer. Allmählich aber traten die alten, durch fast dreihundertjährige Trennung bestimmter ausgeprägten staatlichen und kirchlichen, sprachlichen und gewerblichen Gegensäze der beiden vereinten Länder wieder hervor, und der Kampf ward zwischen ihnen bald um so bitterer, die Spaltung um so heilloser, als sich beide Theile an Kraft ziemlich gleich fühlten und ein Übergang oder ein Element der Vermittlung fehlte. Es gebrach ihnen an einem Haltpunkte über den Gegensäzen, es gab kein Allgemeines für sie, in welchem diese sich hätten mildern, mit der Zeit auflösen und zu einer höhern Einheit, die dem Partikularismus freiern Spiel-

raum gelassen, versöhnen können. Dies Allgemeine hätte ihnen, da es Frankreich, wie wir oben gesehen, nicht sein konnte, nur der Anschluß an das konföderirte Deutschland dargeboten, ohne Beeinträchtigung ihrer innern Selbständigkeit. Das Unbefriedigende ihrer Zustände liegt seinem tiefsten Grunde nach in ihrer Isolirung; ohne diese würden die Gegensäze sich nie bis zur Unvermeidlichkeit der Trennung gesteigert, der Zwiespalt nie bis zum völligen Abfall geführt haben. In dem ganz unvermittelten Verbande muste Belgien sich mehr und mehr unbehaglich fühlen, und Holland nicht behaglich. So fand die Scheidung in selbständige Staaten statt. Anfänglich nahmen beide Königreiche nun wieder einen vielverheißenden Anlauf, überall fast sah man frische Thätigkeit, Aufschwung, überraschende Erfolge; die Welt fieng zu glauben an, sie seien endlich in ihre natürliche ersprießliche Stellung gekommen und würden fürder in ihrer Absonderung nach Wunsch gedeihen können. Eine große Täuschung, denn die Gegensäze waren nur außeinander gehalten, nicht überwunden, und beiden fehlte nach wie vor der sichere höhere Haltpunkt für innere Entwickelung sowohl als für äußere Unabhängigkeit zwischen den großen Nazionen. Der Haubtfehler bei Errichtung des vereinten Königreichs, die Isolirung, blieb also bestehn. Bald genug machten sich auch die Nachtheile dieser Vereinzelung wieder geltend, ohne daß man sagen könnte, die Anstrengungen hätten nachgelaßen, die Kräfte seien geschwächt worden. Sie musten hervortreten, weil sie in stärkerm Verhältnisse gegen die Weltlage wachsen als die eigenen Kräfte zunehmen, und müßen daher im natürlichen Laufe der Dinge, solange die Isolirung nicht aufhört es sei durch Handelsverträge oder durch Anschluß an das Vereinssystem, sich immer drohender an den Tag stellen. Alle beiderseits auß der Trennung gezogenen Vortheile und dadurch angefeuerten Bestrebungen

reichten zur wahren Befriedigung der Länder nicht aus. Als in Holland den günstigen Jahren des Kolonialhandels ungünstige folgten, als der Absaz der Kolonialerzeugnisse zu stocken begann, die Preise derselben sanken, Schiffbau und Schiffahrt von ihrem Aufschwunge zurücksanken, als die Zuschüsse aus den ostindischen Geldmitteln für das Mutterland vorübergehend sich verringerten, da zeigte sich auf einmal Niederlands ganze Blöße, das Land stund am Rande des Staatsbankrots, seine Kräfte waren übermäßig in Anspruch genommen, nicht bloß das Einkommen, sondern auch das Landeskapital, die Quelle des Einkommens war besteuert. Nur die ungewöhnlichsten Opfer, welche das Volk in kaum geahnter patriotischer Erhebung auf dem Altar des Vaterlandes niederlegte, konnten dieses für jezt retten. Wie aber dann, wenn Kriege ausbrechen, Flotten und Heere auszurüsten sind, wenn die Kolonien und der monopolisirte Handel mit ihren Erzeugnissen sich bedroht sehen? — Von Belgien gilt Ähnliches in Bezug auf seinen Gewerbfleiß. Der Druck der meisten Geschäfte war nicht zu läugnen, die Noth des Erwerbstandes stieg; dabei vermehrten sich die Ausgaben und Schulden des jungen Staates von Jahr zu Jahr, und die Bedürfnisse des öffentlichen Schazes wurden immer dringlicher. Die Stellung der belgischen Regierung ward auch eine dornenvolle, die Manufakturen riefen um Schuz und Absaz, die Arbeiter um Verdienst und Brod, die Nachbarregierungen blickten mistrauisch auf jeden ihrer Schritte, die Versuche in der Nähe Absazmärkte zu gewinnen erweckten nur Hoffnungen, die durch Hin- und Herschwanken unerfüllt blieben, und die überseeischen Unternehmungen stunden noch in weitem Felde; endlich traten die innern nazionalen Gegensäze, die sich mittlerweile ähnlich ausgebildet wie früher in dem vereinten Königreiche, immer heftiger hervor. Namentlich begann mit dem Jahr 1839 eine

Krisis, welche das Schlimmste befürchten ließ; nun sah die Regierung sich gedrungen auß Noth auf das ernsteste an Abschließung von Handelsverträgen mit den benachbarten Staaten zu denken, zuerst mit Frankreich, sollten sie auch Opfer heischen. Es geschah, doch auch diese Mittel und Opfer, um namentlich die drückende Lage des Linnengewerbes zu verbeßern, blieben ohne Erfolg, und das Land fühlte sich nur immer mehr von den fremden es einschließenden Zollketten beengt. Erst als die belgisch-rheinische Eisenbahn vollendet war, als sich neue lebhaftere Beziehungen Deutschlands nach und über Belgien knüpften, als die belgische Regierung, sich Deutschland aufrichtig nähernd, endlich in die Bahn einlenkte die sie von Beginn an hätte betreten sollen, da begannen die Dinge wenigstens in dieser Richtung sich günstiger zu gestalten und dem Lande manchen andern Verlust zu ersezen. Was beweist das alles anders, als daß die Trennung von Holland noch nicht Belgiens Glück bereitet hat, daß sein Gedeihen noch von Umständen abhängt die nicht in den eigenen engen Landesgrenzen liegen, daß seiner Erzeugung Märkte, seinem kräftigen Auftreten auf der See und im Welthandel Mittel und Macht, seiner wahren politischen Sicherheit ein höherer Haltpunkt fehlt, kurz daß Belgien und Holland, ungeachtet ihrer günstigen Lage zur See und ihrer großen Erzeugung auch vereinzelt nicht recht gedeihen können, daß ihnen ein großes Hinterland in allen diesen Beziehungen zulezt doch unumgänglich ist, und daß am wenigsten Belgien, ohne Kolonien, ein eigenes volkswirtschaftliches System auf die Dauer durchzuführen vermag. Das Gefühl hievon bewirkt sein Schwanken, das indessen bei wachsender Einsicht in die Naturgeseze seiner Lage allmählich aufhören und ein Ende — ein zwar langsam vorbereitetes, aber auß der

Entwicklung selber mit innerer Nothwendigkeit hervorgehndes — finden muß.

Das nun, will mich bedünken, ist das wichtige unumstößliche Ergebniß der Erfahrungen der lezten fünfzig Jahre: nicht zu Frankreich geschlagen, nicht selbst miteinander vereint, noch getrennt ist die Stellung der beiden niederländischen Königreiche eine in sich gedeihliche und gesicherte; soll sie es werden, so müßen sie als Küstengebiet dem großen Binnenlande sich anschließen, auf welches wesentlich Abstammung, Lage und Intereßen sie hinweisen und in dessen Verbindung sie ihre Unabhängigkeit, volkseigene Entwickelung und selbständiges Wesen am meisten gesichert halten dürfen. Nach diesem Ziele ist der Vertrag vom 1. September 1844 der erste Schritt. Denn wie sehr sich auch die herschende Partei in Belgien — darüber dürfen wir uns nicht täuschen — noch zu Frankreich hingezogen fühlt, auß Neigung, Dankbarkeit, dem Intereße der Selbsterhaltung und wegen des den Staatsorganen einmal eingehauchten Prinzips, so macht jene Überzeugung doch in Belgien wie in Holland Fortschritte, daß sie nämlich ohne Gefahr für ihre Selbständigkeit und zum Gedeihen ihrer volkswirtschaftlichen Zustände sich nur an das Handelssystem und die Bundesverfassung von Deutschland, an dessen Küsten und Strommündungen die Niederlande liegen, anlehnen dürfen. Die gelegentlichen Mahnungen der Pariser Presse an das französische Schuzverhältniß Belgiens können diese Überzeugung daselbst nur stärken; denn solche französische Liebkosungen reizen die belgische Empfindlichkeit oft gewaltig auf, und selbst in mancher wallonischen Brust klopft empört der Unwille, wenn Pariser

Blätter Belgien wie ein mit französischem Blut erkauftes französisches Vizekönigreich oder Lehen behandeln.

Die Gesamtzustände des jungen belgischen Staats — man darf es sagen — spotten der düstern Vorhersagungen und beschämen viele seiner frühern Gegner. Frische Anstrengungen gereichen jedem Volke zur Ehre, und was hat Belgien in den fünfzehen Jahren seiner Selbständigkeit nicht aufzubauen gehabt! Bei seinem Eintritt in die Reihe der europäischen Staaten stund es entblößt da von allem was seine eben eroberte Freiheit sichern konnte, Vorrathshäuser und Kassen waren leer, es fehlte an Kriegsmaterial das Land zu vertheidigen, an Geld die Truppen zu besolden, es gab keine Domänen die man hätte verkaufen, keine Renten die man hätte verpfänden können, um den dringendsten Bedürfnissen des Augenblicks zu genügen. Und dennoch hat das kleine Land die manigfachen äußern und innern Kämpfe seiner ersten Jahre glücklich überstanden; sein Heer steht nun da wohlorganisirt, und gebietet in würdiger Haltung nebst seinen Festungen den Feinden Achtung seiner Neutralität auf diesem Boden wo sonst die Heere des Westens und Ostens, des Nordens und Südens verwüstend zusammentrafen; es hat die Monumente seiner mittelalterlichen Blüte wiederhergestellt, neben dem Nothwendigen das Nüzliche und neben dem Nüzlichen das Erhebende und Zierende in seltenstem Wettstreit gefördert, und seine Finanzen dabei auf eine Weise verwandt die es jezt unsägliche Vortheile auß produktiven Werken und namentlich einer Eisenbahn ziehen laßen, welche zwischen Rhein und Ozean die Begriffe von Zeit und Raum aufgehoben hat. Ja, das in so kurzer Zeit Geleistete berechtigt zu der Hoffnung noch größerer Leistungen, zu dem Vertrauen in Belgiens Zukunft. Und eben jezt ist der junge Staat in eine neue bedeutsame Fase seiner Entwickelung eingetreten, die wir mit frohem Herzen begrü-

ßen, weil sie das Erstarken seines Selbstgefühls und sein Erheben auch zu geistiger Selbständigkeit hoffen läßt. Das früher überall durchschimmernde Gefühl der Abhängigkeit von Frankreich hat sich vor den neuen Strebnissen der Flamingen von dem Gemüthe des Volkes losgewunden, wie das Eis vor der Frühlingssonne; dafür ist der Wille selbständig zu sein in es eingedrungen, seine Thatkraft erhöhend. Der erste Andrang der Franzosen — und der ist bekanntlich am gefährlichsten, da Außdauer nicht ihre Tugend — ist im Ganzen von Belgien abgeprallt. Der Entschluß, der Wille ist im Kerne seiner Bevölkerung gereift auf eignen Füßen zu stehn und einen selbständigen mannhaften Gang zu verfolgen. Dieser Schritt ist der folgerichtige zu seiner Befreiung: Belgien konnte sich nicht von Frankreich loswinden, um sich Deutschland in die Arme zu werfen, sondern nur, um eine selbständigere Stellung zu gewinnen. Jenes würde nothwendig nur eine fernere Spaltung nach den beiden Volksbestandtheilen vorgerufen haben, für beide gefährlich. Doch muß auf billige Außgleichung bald ernstlich Bedacht genommen werden, sollen der Regierung auß dem innern Gegensaze nicht die größesten Verlegenheiten, dem Lande vielleicht Verderben erwachsen: sobald die Flamingen als solche und nicht als Kunstfranzosen die ihnen gebührenden staatlichen Rechte erlangt haben, wird der volkliche Gegensaz zwar noch in den meisten Lebensverhältnissen fortbestehn, aber als staatlicher wird er verschwinden und in der freien Verfaßung völlig aufgehn können; nur zu einem politischen gesteigert, also bei fortdauernder Überhörung der gerechten Beschwerden der Flamingen, läge darin eminente Gefahr für Belgiens Selbständigkeit. Wenn andrerseits Belgien nur abstrakte Hoffnungen von Frankreich auf Deutschland übertragen hätte, so läge darin auch keine Entwickelung, keine Gewähr für die Zukunft; vor allem muste zuerst der

Entschluß reifen, seine Hoffnungen auf sich selbst zu sezen. Dieser aber ist schon ein großer Gewinn für Deutschland, welches als Staatenbund nur die Selbständigkeit und Freiheit Belgiens wünschen kann; unbeschadet daß wir diese in seiner freien Annäherung an Deutschland erst für gefestet halten, wie wir sie in seinem Anschluße an Frankreich im höchsten Grade gefährdet sehen würden. Nicht durch den Absfall von Niederland, sondern erst durch seinen freien Widerstand gegen den französischen Andrang in Sprache, Literatur und Politik hat Belgien den wichtigern Schritt zu seiner Befreiung gethan. Dieser muste jedem andern vorausgehn, und wenn es zu einem weitern uns günstigen gelangt, wie Gott es fügen wolle, so kann derselbe nur Folge seiner weitern Erfahrung und freien Entwickelung sein. Eines ist gewis: dauernde Wiedervereinigung Belgiens mit Deutschland kann nur auf freiem Wege, mit der Nothwendigkeit innerer Entwicklung geschehen und ist auch anders nicht zu wünschen. Belgien muß seine Lebensverhältnisse auß dem Kerne seiner Eigenheit wieder herausgestalten, wie die Lebenskraft eines Baumes auß dem Safte seines Bodens Zweige, Blätter und Blüten entfaltet, und sich dann in seinem neugebornen nazionalen Bewustsein auch wieder des gleichen Ursprungs seiner Wurzeln und Bildung mit der allgemein deutschen erinnern; sich so von seinem Grundzusammenhange mit dem Gesamtdeutschen durchdringend, wird es alsdann auch eben in diesem sein Eigenstes und Theuerstes am besten gesichert und gewahrt erkennen. Nur durch den Provinzialismus, der die Niederlande vom Reich zu trennen geholfen, kann das Deutschthum daher Belgien auch wieder beikommen, und es ist ein geradezu thörichtes Begehren, Belgien solle spornstreichs ein hochdeutsches Land werden und für die deutsche Einheit sich in hochdeutscher Sprache begeistern.

Ganz was anders aber ist die freie ernste Überzeugung von der innern Einheit des Lebens aller deutschen und stammverwandten Staaten. Diese Idee muß und wird durchdringen, und einmal gewonnen, strömt ihre belebende Kraft durch alle Herzen, frühlingswarm, Wünsche, Erwartungen, Strebnisse weckend, anregend, versöhnend, einend. Ja, sie ist bestimmt zu herschen von der Mündung der Schelde bis zu der der Donau, ihr dienen wir Alle, ihr dient auch das Streben jener vortrefflichen Männer am Scheldestrom für Volksbildung und Erlösung der Flamingen auß dem Zustande geistiger und politischer Knechtung. Stehn wir daher unsern flämischen Brüdern mit treuer Hand zur Seite! Es ist unser Volk, das dort von den Wälschen gedrückt und gezwickt wird, unser Blut das dort zum Himmel um Gerechtigkeit schreit. Aber nicht bloß Blutsverwandtschaft, Menschlichkeit mahnen uns, auch die höchsten Belange deutscher Nazion: es gilt das alte Band das uns mit den Belgen Jahrtausende umschlang, im Geiste zu verjüngen und es in der Freiheit zu verewigen. Hätte nach dem ersten Pariser Frieden Gerechtigkeit im Rathe der Großmächte gewaltet, so würde man Belgien und Holland unter selbständiger eigener Verwaltung dem deutschen Staatenbunde wieder einverleibt haben, dem sie von Natur angehörten und eben zur wahren Sicherung des allgemeinen Friedens und Gedeihens angehören musten. Es ward anders beschloßen, doch die Zeit ist endlich gekommen, wo die Natur selbst ihre Stimme erhebt: wie auß langem Schlaf erwachen diese deutschen Völker, die Brüder erkennen sich wieder, ein Schrei des Entsezens übrr die lange Entfremdung dringt schmerzhaft auß der Brust, aber ihm folgen freudige Ahnungen, schöne Regungen und Thaten und Umschlingung im Geiste zu einem neuen Bunde. So mögen wir denn im freien Verhältnisse uns einander das werden, was wir nie hätten aufhören sollen zu sein, treue

Glieder eines großen Volkes, Söhne eines Vaterlandes das soweit reicht als die deutsche Zunge klingt.

In einer Zeit wo deutsche Bundesregierungen, Hannover, Mecklenburg, Oldenburg, noch eben mit den Fremden und unsern Handelsfeinden haben Bündnisse abschließen dürfen gegen den Zollverein, thun unserm Herzen zwiefach wohl die Strebnisse der wackern Flamingen zur Befreiung ihres Volkes auß fremdem Geistesbanne. Wenn wir an jenen Erscheinungen und manchen andern unerquicklichen des Tags, namentlich auch auf kirchlichem Gebiete wo der Fanatismus zu Maßnahmen entzündet, die dem so theuer errungenen obersten Grundsaze des deutschen Staatsrechtes — der Glaubensfreiheit — offenbar Hohn sprechen, mit Schmerzen gewahren müßen, wie fern wir, zumal in den höchsten Regionen, noch von dem großen Gesamtgefühl sind daß Einer für Alle und Alle für Einen stehn sollen; so gereicht doch das innig-sinnige Erwachen des germanischen Geistes in Südniederland und minder nicht die kräftig ergreifende deutsche Volksbewegung in Schleswig-Holstein uns auch zum Troste, und beweist uns daß es Gottlob! ein wenig wieder eine deutsche Zeit geworden ist. Die deutschen Herzen schlagen wieder in Liebe zueinander, und die deutsche Faust zuckt wieder bei einem gemeinsamen Schimpfe: der muthige Wehruf unsrer edlen Landsleute, der Friesen und Angeln Enkel, von jenseits der Elbe wird nicht mehr überhört, in jeder deutschen Brust wird er zum stürmenden Klange werden, wenn die Dänen gegen das gute Recht der deutschen Herzogthümer in die „moskowitische Falle" giengen; wenn der Enkel König Kristians I. vergeßen könnte daß sein Stammvater bei seiner Wahl für sich und seine Nachfolger den schleswig-holsteinischen Ständen gelobte und beschworen: dat se bliven ewig tosamende ungedeelt. Ohne Liebe ist kein Muth, ohne Ehre kein Glück, ohne Gerechtigkeit keine Ehre; nur

der Fels des Rechts bildet auch den Felsen der Ehre und des Siegs. Nun aber jene entlegenen Zweige des deutschen Baumes unter widrigsten Umständen von Jahrhunderten wieder so frisch treiben und grünen, nun deutsche Sproßen über England hinauß in Amerika wunderbar aufblühen, zu mächtigen Reichen anschwellen und überall auf Erden geistig gestaltend hervortreten: welch unverwüstliches Lebensmark muß dem Stamme selber erst inwohnen, wie tief unergründlich und unrottbar müßen seine Wurzeln schlagen! Wenn der halbaufgegebene flämische Zweig mitten im wuchernden wälschen Schlingkraut wieder in ureignen lieblichen Blüten der Dichtung zu duften beginnt; wenn der schleswigholsteinische Zweig gegen die Eitelkeiten der Dänen und die Listen der Reussen dem Gesamtvaterland ein leuchtendes Vorbild echter Gesinnung hinstellt, wenn in den einzelnen schwachen Gliedern der äußersten Grenzen sich solche Lebensfülle, solch hinreißender Schwung entfalten kann: so läßt das wahrlich den freudigsten Schluß auf die innere Kraft und den riesigen Naturbau des ganzen Körpers thun, so ist das ein stolzer Triumf für deutsche Entwickelung und deutsche Selbständigkeit, vor der alle in einem Glanzpunkt zusammenstralende Scheingröße manches andern Volks erbleicht. Ja, diese Innigkeit und Gewalt des deutschen Geistes, diese Zähigkeit und Unverwüstlichkeit des deutschen Lebens, sowie das wachsende Bewustsein davon, welches wie Licht und Luft im Gefühl und Verständnisse gemein wird, das gibt uns höchste Gewisheit, daß es so wenig gelingen wird den Moskowitern den zimbrischen Hals von Deutschland abzuschnüren und seine linke Seite an Donau, Weichsel und Ostsee zu lähmen, als den Franzosen uns die rechte Hüfte und den rechten Arm am Rhein und in Belgien zu zerschlagen. Flandern und Schleswig-Holstein, für deutsche Seegröße unentbehrlich, gehört Deutschlands innigste Theilnahme, und es ist gewis sein einigstes

Gefühl wenn ich mit leichter Änderung von Goethe's Worten jenen Angriffen gegenüber schließe:

Zu wißen, glaubt' ich, welch ein edler Schatz
In Euch, o Brüder, uns beschieden ist;
Nun steigert mir gefürchteter Verlust
Des Glücks Empfindung ins Unendliche.


Digitized by Google